

Mario Pietrangeli
Socio AEC Lombardia

**ALBO
DELLE ASSOCIAZIONI FERROVIARIE E CULTURALI
DELL'AREA DELLE FERROVIE TURISTICHE E
DELLA "MOBILITA' DOLCE E SOSTENIBILE"**



Edizione 10 agosto 2017

INDICE

PREFAZIONE	PAGINA 4
Le Associazioni Nazionali della Nuova Alleanza per la Mobilità Dolce – AMODO	PAGINA 5
Le Principali Associazioni del Territorio dell’Area Ferrovie Turistiche - Mobilità Dolce e Sostenibile (Ferrovie Turistiche, Treni Storici, Musei Ferroviari, Officine di Restauro Ferroviario, Velorail, Camminamenti, Sentieri, Greenway, ecc.)	PAGINA 6
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE NEL LAZIO	PAGINA 6
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN UMBRIA	PAGINA 14
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE NELLE MARCHE	PAGINA 15
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN SICILIA	PAGINA 18
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN CAMPANIA	PAGINA 25
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN CALABRIA	PAGINA 28
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN FRIULI VENEZIA GIULIA	PAGINA 29
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN LOMBARDIA	PAGINA 31
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN VENETO	PAGINA 39
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN EMILIA ROMAGNA	PAGINA 41
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN MOLISE	PAGINA 41
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN ABRUZZO	PAGINA 42
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN BASILICATA	PAGINA 42
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN SARDEGNA	PAGINA 42
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN PIEMONTE	PAGINA 45
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN PUGLIA	PAGINA 47
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN LIGURIA	PAGINA 52
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN TOSCANA	PAGINA 53
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN TRENTINO ALTO ADIGE	PAGINA 55
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE NELLA VALLE D’AOSTA	PAGINA 56
Federazione Europea delle Ferrovie Turistiche	PAGINA 61
FIFTM – Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali	PAGINA 62
ANFG – Associazione Nazionale Ferrovieri del Genio	PAGINA 63
FTI -- Ferrovie Turistiche Italiane	PAGINA 63

Ferrovie storiche, prime tratte individuate dalla legge



Primo elenco con 18 tratte (Proposta di legge C.1178)

- Linee già utilizzate come ferrovie turistiche (898 km)
- Linee dismesse, da destinare ad uso turistico (214 km)

Prefazione

La EX Confederazione Mobilità Dolce ora Alleanza della Mobilità Dolce (ex CoMoDo ora AMODO – presentazione nazionale il 28 giugno 2017- , che organizzava da 10 anni la Giornata delle Ferrovie Non Dimenticate e da due il Mese della Mobilità Sostenibile. Sito: www.mobilitadolce.net) nasce a Milano nel 2006 come piattaforma per creare una Rete nell’ambito della mobilità dolce e sostenibile fra le più importanti Associazioni Nazionali. Ne fanno anche parte Associazioni Regionali che operano nel settore del **turismo** eco-compatibile, del trasporto pubblico locale, del cicloturismo, del trekking su **vie storiche** e vie verdi, **del turismo ferroviario**, dell’ippoturismo, comitati locali che difendono la dismissione delle linee ferroviarie regionali e di quelle secondarie, Circoli Artistico Culturali Ambientali e Musei Ferroviari e non.

Obiettivi sono la promozione, **di una Rete Nazionale (nel futuro si pensa di estendere tale promozione anche a livello Europeo) di Mobilità Dolce e Sostenibile (Integrata con le realtà Turistiche, Artistiche, Gastronomiche delle Località e dei Piccoli Borghi Attraversati)** che abbia come requisiti fondamentali:

- **il recupero** delle infrastrutture territoriali dismesse (ferrovie, infrastrutture ferroviarie, funivie, canali e vie fluviali, strade arginali, percorsi storici, rete dei cammini, ecc.);
- **la compatibilità e l’integrazione** fra diversi utenti;
- **la separazione** dalla rete stradale ordinaria, o in certi casi la protezione della mobilità dolce sulle strade promiscue con i mezzi motorizzati a bassa intensità di traffico;
- **l’Integrazione** con il Sistema dei Trasporti Pubblici Locali, con la Rete dell’Ospitalità Diffusa, con la Rete della Cultura, dei Piccoli Musei e dei Piccoli Borghi nonché con la Rete dei percorsi che permettono la visita dei Tesori Artistici del Paese, degli Itinerari Enogastronomici Tipici e degli Itinerari che portano alle 37 Città della Ceramica.

Le Associazioni Nazionali della Nuova Alleanza per la Mobilità Dolce – AMODO

(dal 28 giugno 2017: www.mobilitadolce.net)



Touring Club Italiano



Le Principali Associazioni del Territorio, dell'Area Ferrovie Turistiche - Mobilità Dolce e Sostenibile (Ferrovie Turistiche, Treni Storici, Musei Ferroviari, Officine di Restauro Ferroviario, Velorail, Camminamenti, Sentieri, Greenway, ecc.):

LAZIO

Orte Capranica Civitavecchia, è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche:

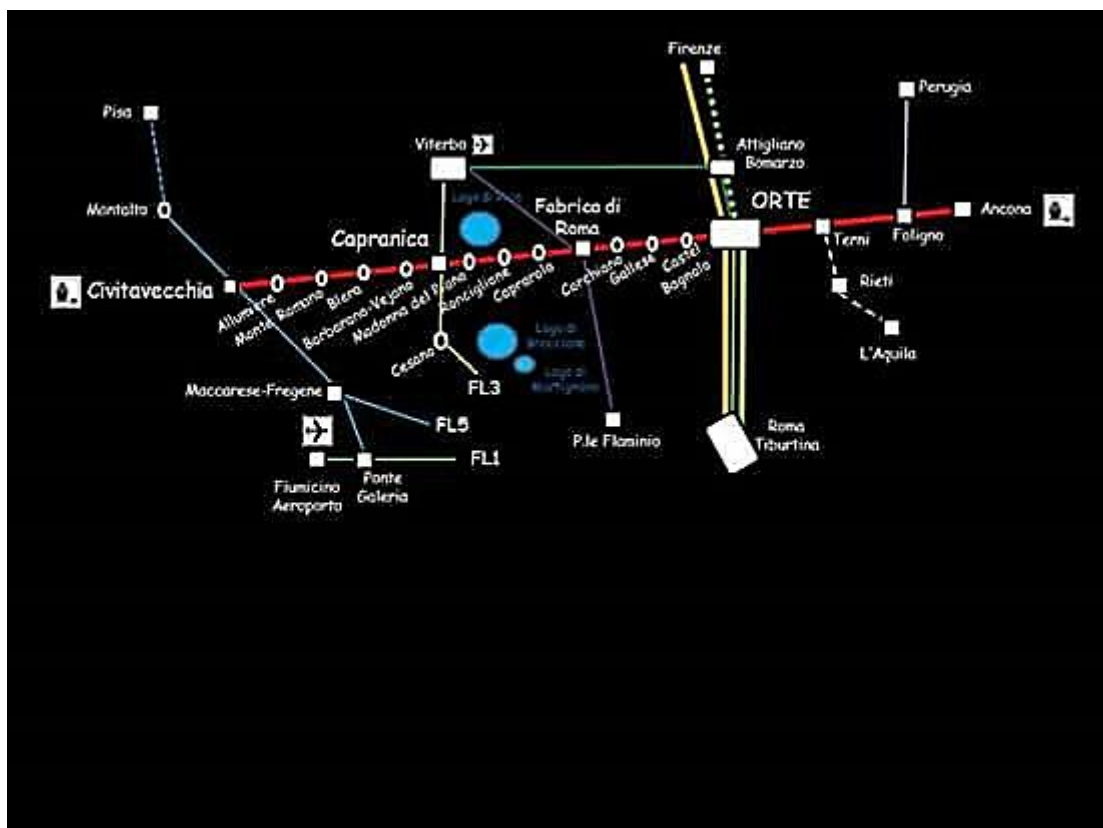
Comitato Riapertura Ferrovia Civitavecchia Capranica Orte: info@tusciaitalia.it; comitato.civitavecchia.orte@gmail.com; gabriele.bariletti@libero.it; **Pagina FB:** https://www.facebook.com/RiaperturaFerroviaCivitavecchiaCapranicaOrte/ .

Associazione Terra Tua: E-mail: informazioni@terratua.it, Stefano Micali (Presidente) Tel. (+39) 333 6769369;

"TusciaInTreno" "Presidente dott. Gianluca Di Lauro email: gianlucadilauro1@gmail.com www.facebook.com/TusciaInTreno;

Associazione Italiana Cultura e Sport, Comitato Provinciale Viterbo AICS, Via Valle Piatta n. 9, 01100 Viterbo;

Tuscia Events: tel. 327 116 9304; via email: tusciaevents@gmail.com.



La **Ferrovia Civitavecchia-Orte** è una ferrovia del Lazio senza traffico e in parte disarmata. Fu progettata per collegare le acciaierie di Terni con il porto di Civitavecchia.

Il tronco Orte-Capranica, dismesso nel 1994, è ancora armato ed efficiente, con le opere d'arte in discrete condizioni. Da Capranica a Fabrica la linea è usata come raccordo tra la rete FS e la linea Roma-Viterbo della Mt. I fabbricati delle ex-stazioni sono generalmente in buone condizioni e in alcuni casi abitati. Il tronco Capranica-Civitavecchia, il cui ultimo tratto attivo tra Blera e Capranica è stato chiuso nel 1963 (dopo che nel 1961 una frana avvenuta nei pressi della galleria Cencelle aveva portato alla chiusura della restante parte di linea), è invece in stato di abbandono, con il binario presente solo negli ultimi 10 km prima di Civitavecchia, dove è usato (per circa 8 km) come raccordo merci per un deposito di automobili. I fabbricati sono in precarie condizioni ed alcuni sono fatiscenti. Questo tronco, a partire dal 1986, è stato più volte oggetto di lavori di ripristino iniziati ma mai terminati, che hanno visto il ripristino della sede ferroviaria, dei ponti e delle gallerie. In conseguenza di ciò, la sede ferroviaria è oggi visibile per l'intera estesa, ma percorribile solo a tratti a causa di cancelli e frane che ostruiscono il passaggio in più punti, della chiusura dell'imbocco lato Civitavecchia della galleria Casalone e della rigogliosa vegetazione cresciuta in più punti tra Mole del Mignone e Civitavecchia. (Fonte Ferrovie Abbandonate Prof. Seles Università Milano).

Il GRAF – Gruppo Romano Amici della Ferrovia è una libera associazione senza fini di lucro, costituita con atto notarile in Roma nel 1958 allo scopo di riunire studiosi ed appassionati di trasporti su rotaie, cultori della storia e della tecnica ferroviaria e tramviaria, amanti della cine-fotografia a tema del settore, nonché esperti delle tecniche del modellismo ferroviario, tutto ciò al fine di favorire la conoscenza e l'utilizzo dei trasporti pubblici su rotaie. Sede Sociale e Biblioteca: Via Marsala 75 – Roma (ingresso dal sottopassaggio della stazione Roma Termini fine banchine - lato binario 1) Casella Postale 2482 - 00185 Roma, 158- Per informazioni è possibile contattare il Presidente: Enrico Mittiga: Tel. 349 2126 891 (ore 21.00 ÷ 22.00) enrico.mittiga@graftreni.it; Tel. 328 4345 010 (ore ufficio) marco.minu@graftreni.it, graf@graftreni.it.

Stazione Colonna ex linea tram da Roma Termini - Pantano (via Casilina) – Fiuggi (Trenino Giallo)
stazionecolonna@alice.it - www.ferroviamuseo-colonna.it - Tel. 349 3527952.. via Casilina 17 - Km 25,500 00030 San Cesareo, ROMA

Ferrovia Roma – Settebagni – Fara in Sabina (Passo Corese) – Stimigliano - Orte. Comune di Fara in Sabina – Passo Corese RI (Assessore Tony La Torre, latorretony46@gmail.com) e **Esperti Culturali Ferroviari** di Passo Corese - Fara in Sabina (Rieti): Ingegnere Michele Antonilli, micheleadsl21@alice.it e Col Mario Pietrangeli: m.pietrangeli03@libero.it; (realizzata nel 1865, Linea che ha visto pure le valorose gesta del Condottiero Garibaldi e dei Fratelli Cairoli nella Battaglia di Mentana del 3 novembre 1867).

Associazione Sabina Poeti, Stimigliano (Rieti): professor Biagio Cipolletta (anche socio FIAB), bicip@libero.it;

CIFI, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani Roma, Via Giolitti, 48
segreteria@cifi.it;

Associazione Culturale Roma Slow Tour. info@romaslowtour.com - www.romaslowtour.com - Tel. 329 0442190. (storia del trasporto ferrotranviario a Roma e non solo);

Ferrovia (ATAC) Roma - Santo Oreste - Civita Castellana - Viterbo. www.prolocosantoreste.com; e-mail: info@prolocosantoreste.com; Tel.: 389 8441600;” La **ferrovia Roma-Civita Castellana-Viterbo (si incrocia con la Orte - Capranica a Fabrica di Roma)**, conosciuta anche come la **Roma Nord** (o FC3), è una linea regionale che collega la città di Roma al capoluogo della Tuscia (Viterbo) con un percorso di 102 km, che fino a Civita Castellana corre parallelo alla via Flaminia. La ferrovia ha inizio presso piazzale Flaminio a Roma e termina su Viale Trieste a Viterbo. La linea, di proprietà della Regione Lazio, è affidata ad ATAC, che vi opera in qualità sia di gestore dell'infrastruttura sia di impresa ferroviaria”;

Club “La Rotaia”, (aderente FIMF) Ferromodellismo Via Sant’ Agnese 2/a , 00198 Roma,
giampiero.chiavelli@alice.it;

Gruppo Modellisti Ferroviari Romani (aderente FIMF) Via Giolitti, 150 ex Cabina FS Roma,
ferri.itstrade@gmail.com;

Ferrovia Rieti - Avezzano (mai realizzata)

PdC info@valledelsalto.it

A metà dell'Ottocento l'Abruzzo era ancora sprovvisto di ferrovie, ed erano allo studio vari tracciati volti a collegare l'interno della regione al mare Adriatico ma soprattutto a Roma, destinata a diventare la nuova capitale, e a Napoli che era stata la sua capitale fino all'unità d'Italia.

Tra le varie proposte prese piede quella di una linea che da Pescara, sul mare, sarebbe passata per Popoli raggiungendo il capoluogo L'Aquila e, dopo aver valicato l'appennino, la città sabina di Rieti.

Da Rieti si sarebbe continuato con due diramazioni per Roma e per Napoli, i tronchi Rieti-Passo Corese (con innesto sulla ferrovia per Roma) e Rieti-Avezzano-Roccasecca oppure Rieti-Avezzano-Ceprano (con innesto sulla ferrovia per Napoli); di quest'ultimo venne infine realizzato solo un tratto, che costituisce l'odierna ferrovia Avezzano-Roccasecca.

Tuttavia questo tracciato non avrebbe permesso un efficace collegamento dell'Abruzzo con l'Umbria, che del resto poteva essere utile anche alla città di Rieti (che all'epoca faceva parte della provincia dell'Umbria con capoluogo Perugia); inoltre, all'indomani dell'unità d'Italia e con la Questione romana che appariva di difficile risoluzione, la costituzione di una direttrice nord-sud alternativa a quella via Roma (rappresentata dalla Firenze-Terni-Rieti insieme alla Rieti-Avezzano-Roccasecca-Napoli) avrebbe assolto un ruolo strategico per il traffico ferroviario nazionale nel caso in cui il passaggio all'interno dello Stato della Chiesa fosse divenuto impossibile per un improvviso precipitare dei rapporti diplomatici con il Regno d'Italia. Così in luogo del più naturale collegamento Rieti-Passo Corese si scelse di proseguire da Rieti verso Terni, dove la ferrovia si sarebbe innestata sulla ferrovia Roma-Ancona garantendo comunque il collegamento con Roma

La Ferrovia Salaria

P d C Dottor Roberto Lorenzetti Direttore Archivio di Stato di Rieti roberto.lorenzetti@beniculturali.it

Direttore: dott. Roberto LORENZETTI - **Comune:** Rieti - **Indirizzo:** Via Ludovico Canali 9 - **CAP:** 02100

Provincia: RI - **Regione:** Lazio - **Telefono:** 0746204297 - **Fax:** 0746481991

Email: as-ri@beniculturali.it - **Sito web:** <http://www.asrieti.it/>

La **ferrovia Salaria** o **ferrovia dei Due Mari** è un progetto di ferrovia che costituirebbe un collegamento trasversale tra il mare Tirreno e l'Adriatico nell'Italia centrale. Collegerebbe Roma a San Benedetto del Tronto passando per Passo Corese, Rieti, Antrodoto ed Ascoli Piceno, ricalcando il percorso dell'antica Via Salaria e dell'attuale strada statale 4.

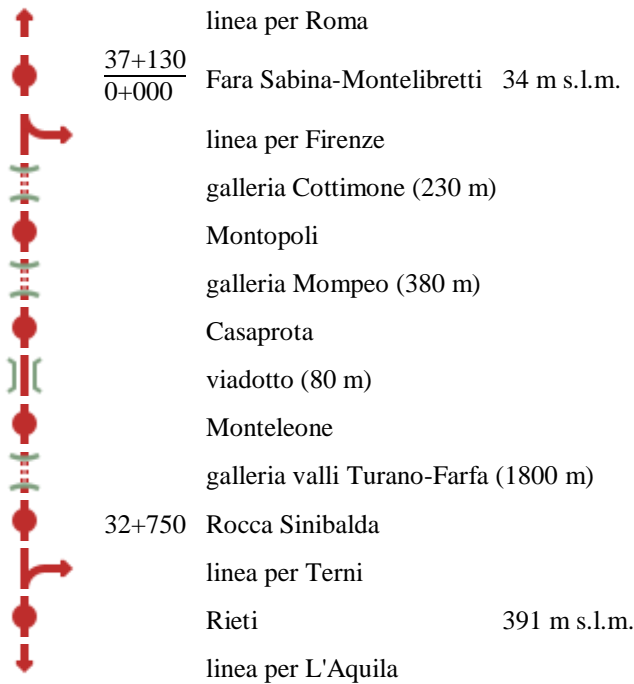
È stata più volte progettata e ripetutamente approvata dai Governi dell'Italia monarchica e repubblicana ma mai costruita a causa di ostacoli di vario genere (contrastanti sul tracciato da adottare, dissidi campanilistici con altre regioni, ostacoli burocratici ed economici). La sua mancata realizzazione è diventata per Rieti un vero e proprio simbolo dell'isolamento della Sabina, e l'opera è considerata una delle più durature promesse elettorali irrealizzate.

Progetto Trevellini del 1878



Dettaglio del progetto Trevellini della Rieti-Passo Corese

Stazioni e fermate



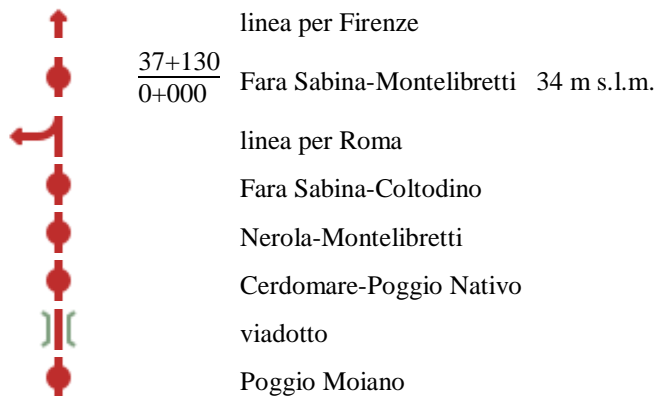
Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, prevedeva la risalita per la valle di Ponticchio fino a Coltimone (frazioni di Montopoli), l'ingresso nella valle del Farfa seguendo il corso del fiume fino alle sorgenti, lo scavalco di Ponte Buita attraverso il fosso delle Mole (tra Torricella e Monteleone) e l'attraversamento in galleria della sella di Rocca Sinibalda (lunga circa un chilometro e mezzo), scendendo poi per la valle del Turano fino a Rieti.

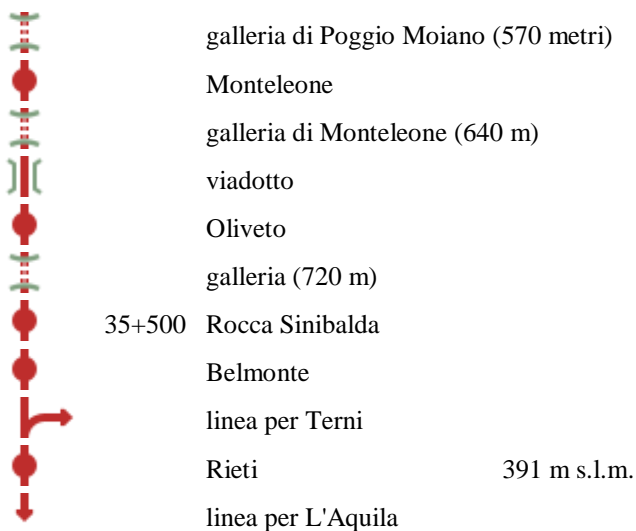
Il progetto Trevellini, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, prevedeva una ferrovia che, uscita da Rieti, sarebbe passata per la valle del Turano, dove si sarebbe trovata la stazione di Rocca Sinibalda. Da lì, con una lieve salita del 1,6‰ ed un tunnel ascendente lungo 1800 metri, sarebbe sboccata nella valle del fiume Farfa giungendo a Monteleone dopo una discesa del 20,4‰. Da Monteleone la linea avrebbe continuato seguendo il corso del Farfa, in discesa via via meno ripida; dopo due brevi gallerie e un viadotto in muratura di 80 metri avrebbe raggiunto Casaprota e poi, dopo la galleria di Mompeo lunga 380 metri, la stazione di Montopoli. Da qui, con un'ascesa del 2,7‰ e la galleria di Coltimone di 230 metri, avrebbe superato il contrafforte che separa i bacini del Farfa e del fosso Costa Collelungo per poi terminare con una discesa del 15,8‰ fino alla stazione di Fara Sabina.

Complessivamente il progetto prevedeva una lunghezza di 32,750 km da Passo Corese a Rocca Sinibalda, una pendenza compresa tra l'1,2‰ e il 20,4‰, cinque gallerie per un totale di 2580 metri, 25 ponticelli e quattordici ponti (di cui solo tre con luce superiore a dieci metri ed un solo viadotto in muratura).

Progetto Venturini del 1895

Stazioni e fermate



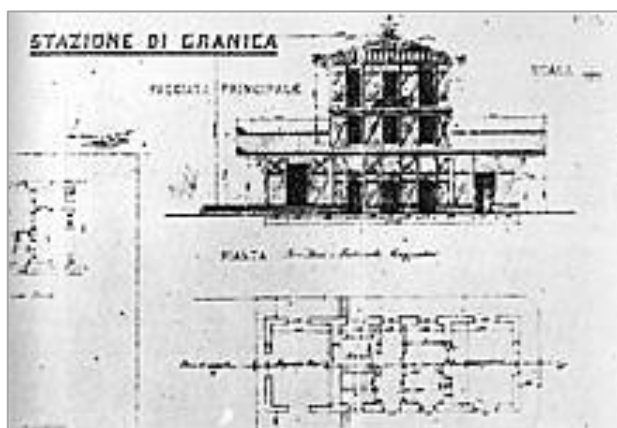


Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, prevedeva il passaggio per la valle del fosso Corese, per Scandriglia, per Frasso e per Fosso del Rio, dove saliva fino a raggiungere il contrafforte a Rocca Sinibalda, attraversando il monte con una breve galleria e sboccando nella valle del Turano da dove proseguiva fino a Rieti.

Il progetto Venturini prevedeva una linea che, lasciata la stazione di Rieti, avrebbe raggiunto Belmonte per poi salire con la pendenza del 15,7‰ e raggiungere Rocca Sinibalda, stazione che si sarebbe insolitamente trovata in curva. Subito dopo la stazione una galleria avrebbe portato la linea alla testata del fosso delle Mole, per poi proseguire a mezzacosta poggiando sulle scoscese pendici della montagna, in discesa del 25,7‰, e raggiungere la stazione di Oliveto, frazione di Torricella. Da qui con la stessa pendenza si scende fino al fosso di Monteleone e, dopo una galleria, alla stazione omonima; da qui la linea sale (13‰), attraversa la montagna in galleria e ne discende (15‰) per giungere alla stazione di Poggio Moiano, alla quale segue un viadotto di sette arcate ed una salita (9,6‰) fino alla stazione di Cerdomare-Poggio Nativo. La parte restante del tracciato è in discesa (26,4‰) e comprende due stazioni a servizio di Nerola-Montelibretti e di Fara Sabina-Coltodino. L'innesto con la Roma-Orte, tuttavia, era tale da richiedere l'inversione di marcia a Passo Corese per proseguire verso Roma.

Complessivamente il progetto prevedeva una lunghezza di 35,5 km da Rocca Sinibalda a Passo Corese, pendenze comprese tra 6,4‰ e 26,4‰, tre gallerie lunghe in tutto 1930 metri, tre ponticelli e sette ponti (di cui tre superiori ai dieci metri di luce).

Progetto Ugolini del 1900



La stazione di Granica (frazione di Castelnuovo di Farfa) nel progetto dell'ingegner Ugolini

Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, fu ideato dall'ingegnere Edoardo Ugolini e prevedeva una ferrovia a trazione elettrica. L'alimentazione della linea doveva provenire da una centrale idroelettrica che avrebbe sfruttato le acque del fiume Farfa, dal quale l'Ugolini aveva già ottenuto l'autorizzazione a captare 1,2 m³ di acqua al secondo.

Sulla linea si sarebbero impiegate locomotive, carrozze e carri merci realizzati appositamente, e progettati dallo stesso Ugolini.

La proposta ferroviaria non ebbe molto seguito, ma la concessione ottenuta dall'Ugolini per le acque del Farfa, insieme alla captazione delle sorgenti Le Capore, portarono nel 1923 alla realizzazione della centrale idroelettrica di Farfa, oggi parte del sistema acquedottistico del Peschiera-Capore.

Progetto Benincasa del 1905

Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, prevedeva il passaggio per le valli del Tevere, del Farfa, del Turano e del Velino. Ispirato al progetto Trevellini, differiva da questo nella facilitazione delle condizioni di esercizio.

Progetto Amici del 1902-1907

Il tracciato del tronco Ascoli Piceno-Antrdoco venne progettato da Venceslao Amici nel 1902. Secondo quanto riporta il Palmegiani, il tracciato avrebbe previsto di portarsi alla sinistra del fiume Tronto poco dopo la stazione di Ascoli, per poi tornare alla sua destra presso Mozzano dove si sarebbe trovata una stazione in corrispondenza della strada per Roccafluvione. Poco prima del fosso Tranchella, attraverserebbe per due volte il Tronto in modo da evitare gallerie, fino a raggiungere il fosso dello Stallo e la cittadina di Acquasanta, che sarebbe superata con una galleria sotto l'abitato. Attraversato di nuovo il Tronto si giungerebbe a Quintodecimo (anch'esso superato in galleria); dopo alcune brevi gallerie si arriverebbe ad Arquata, poi Grisciano e Accumoli. Da qui si risalirebbe la valle del fiume Scandarello, attraverserebbe l'altopiano della Torrita e scenderebbe nel vallone della Meta dove avrebbe raggiunto il corso del Velino a valle di Cittareale. Seguendo il fiume avrebbe raggiunto Santa Croce, Posta, Sigillo e San Quirico, da dove avrebbe raggiunto la stazione di Antrdoco-Borgo Velino.

Il progetto prevedeva pendenze fino al 22,6% e raggi di curvatura minimi di 250 metri.

Più tardi, nel 1907, Venceslao Amici si occupò di progettare anche il tronco Rieti-Passo Corese. Il tracciato prevedeva una lunghezza di 50,108 km, pendenze fino al 23% e raggi di curvatura minimi di 300 metri. Avrebbe attraversato i comuni di Fara Sabina, Nerola, Scandriglia, Poggio Nativo, Frasso Sabino, Poggio Moiano, Monte Leone, Roccasinibalda, Belmonte e Rieti.

Progetto De Baruffaldi del 1932

Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, fu realizzato dall'ufficio studi e costruzioni ferroviarie istituito a Rieti dal Ministero, con a capo l'ingegner De Baruffaldi.

Secondo quanto riportato dal Palmegiani nel 1932, quando il progetto risultava sostanzialmente completato (e poco prima della misteriosa soppressione dell'ufficio), il tracciato della ferrovia si sarebbe staccato dalla linea per Terni a circa un chilometro e mezzo dalla stazione di Rieti, dopo il "ponte di ferro" sul Velino. Avrebbe poi percorso la valle del Turano, per poi entrare in galleria nei pressi di Rocca Sinibalda e uscirne ad Oliveto, nella valle del fosso delle Mole, seguendo questo corso d'acqua fino a Monte Leone, dove si sarebbe trovata un'altra galleria. Dopo di questa, la ferrovia avrebbe raggiunto Poggio Moiano, Cerdomare e Frasso, per poi affiancarsi alla Via Salaria e raggiungere Ponticelli e Nerola. Qui la linea avrebbe virato in direzione di Fara Sabina, attraversando Canneto e Coltodino; poi, seguendo il corso del Farfa, avrebbe attraversato la contrada di Torre Baccelli, avvicinandosi a Montopoli e Castelnuovo di Farfa, per poi terminare nella stazione di Fara Sabina-Montelibretti.

La lunghezza totale sarebbe stata di 54 km. Il progetto, ritenuto ancora valido, venne rivisitato e riproposto nel 2003 dall'Università Roma Tre.

Progetto Italferr del 2003-2005

Stazioni e fermate



linea per Roma




$\frac{37+130}{0+000}$

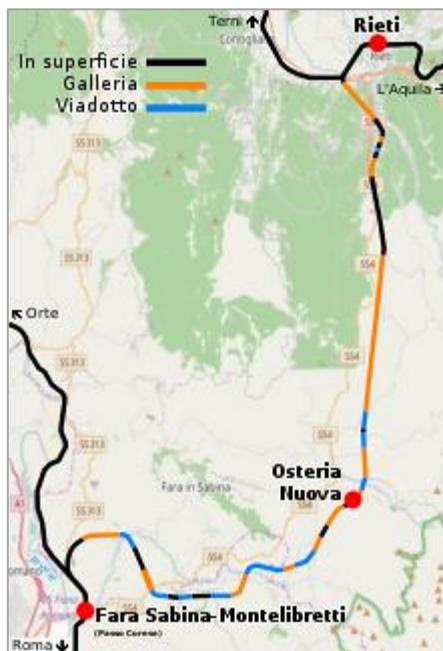
Fara Sabina-Montelibretti 34 m s.l.m.



linea per Firenze

	22+350	Osteria Nuova	385 m s.l.m.
		galleria Ornaro (7500 m)	
		linea per Terni	
	49	Rieti	391 m s.l.m.
		linea per L'Aquila	

Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, è stato realizzato dalla Italferr nel 2002-2003 (per quanto riguarda il progetto preliminare) e 2004-2005 (per quanto riguarda il progetto definitivo del primo stralcio Passo Corese-Osteria Nuova).



Planimetria del progetto Italferr

Prevede la realizzazione di una linea a binario unico dalla Stazione di Fara Sabina-Montelibretti alla Stazione di Rieti, con un'unica nuova stazione intermedia ad Osteria Nuova (km 22+350). Un ulteriore punto di incrocio è previsto nei pressi di Montegrottone (tra Passo Corese e Osteria Nuova), sulla sommità di un alto viadotto dotato di doppio binario.

La linea sarebbe elettrificata con tensione di 3 kv a corrente continua, prevede la pendenza massima del 21 per mille e un raggio di curvatura minimo di 500 metri.

Il tracciato adottato è lungo 49 km, dei quali solo una piccola parte in superficie (11km su rilevato e 4,4 in trincea) e oltre 33 km in tunnel o viadotto (22,4 in galleria naturale, 2,5 in galleria artificiale e 8,8 in viadotto). Il viadotto più alto misura 90 metri. Tra le gallerie naturali ce ne sono tre molto lunghe; la maggiore, di 7,5 km, si troverebbe ad Ornaro. In aggiunta, in seguito alle critiche ricevute, è prevista una revisione del progetto con l'interramento dell'intero tratto Osteria Nuova - Passo Corese, allo scopo di ridurre l'impatto ambientale.

Il tempo di percorrenza Rieti-Osteria Nuova sarebbe di 17 minuti mentre quello Osteria Nuova-Fara Sabina di 12 minuti; da qui i treni raggiungerebbero Roma Tiburtina dopo 38 minuti, effettuando tutte le fermate della FL1, per un tempo di percorrenza Rieti-Roma di circa 70 minuti. La velocità consentita sul tratto di nuova costruzione sarebbe di 110 km/h.

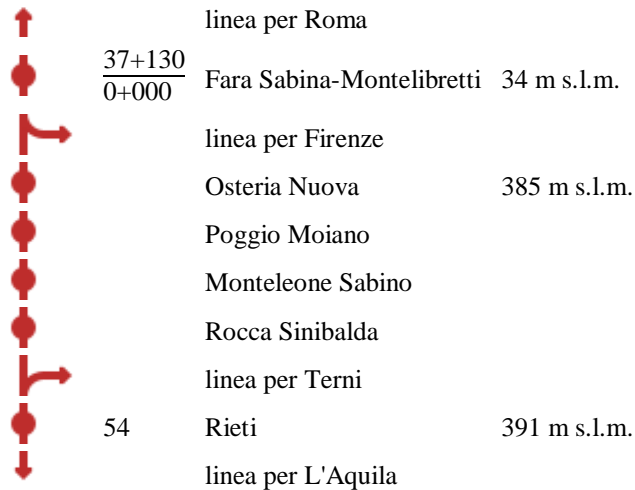
La linea garantirebbe una capacità di almeno 77 treni al giorno, composti da una doppia quaterna di TAF per una lunghezza di 210 metri circa e una capienza di 800 passeggeri per ogni viaggio, con la frequenza di un treno ogni mezz'ora. La linea non sarebbe utilizzata per il trasporto merci ma dedicata esclusivamente ai passeggeri.

Sarebbe esercitata con sistema a Dirigente Centrale Operativo e sistema di distanziamento a blocco automatico. I binari sarebbero realizzati con rotaie 60 UNI. Il piano prevedrebbe anche l'eliminazione dei passaggi a livello di viale Maraini e di viale dei Flavi a Rieti, situati sul lato Roma della stazione di Rieti.

Il costo del progetto ammonta a 792 milioni di euro.

Progetto Università Roma Tre del 2003

Stazioni e fermate



Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, fu commissionato nel 2002 dall'assessore regionale ai trasporti Francesco Aracri. È stato realizzato gratuitamente nell'ambito del corso di Urbanistica III della facoltà di architettura dell'Università Roma Tre, durante l'anno accademico 2002/2003, da un gruppo di studio diretto dai prof. Gabriele Bariletti e Liistro. Venne presentato il 9 giugno 2003 presso il municipio di Rieti; tuttavia l'assessore Gargano, successore di Aracri, gli preferì il progetto Italferr.

Il progetto consisteva in una rivisitazione e modernizzazione di quello del 1932, ritenuto ancora valido e attuabile. ^[101]

Il tracciato è lungo 54 km, di cui 10 di gallerie e 6 di viadotti; il tunnel più lungo misura 2700 metri e il viadotto più alto 60 metri. Le velocità consentite sono comprese tra un massimo di 140 km/h e un minimo di 95 km/h, mentre la pendenza massima è del 24%. Il costo previsto è di 270 milioni di euro.

Prevede quattro stazioni intermedie a Rocca Sinibalda, Monteleone, Poggio Moiano e Osteria Nuova; tra queste solo due dispongono del binario di incrocio, mentre altre due sono fermate.



Comitato Ferrovia Formia-Gaeta

“A tre giorni (maggio 2016) dalla riapertura della ferrovia Formia – Gaeta, anche se solo per il passaggio di un locomotore da cantiere, l’evento evidenzia l’utilità di una tratta ferroviaria che, si rileverebbe come un’attualissima metropolitana di superficie, linea turistica e merci, nonostante sia anzianissima. La linea, infatti, compie oggi (03/05/1892 – 03/05/2016) 124 anni ed il comitato ne traccia i passaggi storici fondamentali”. A ricordarlo è il Comitato Ferrovia Formia – Gaeta.

“Nel 1892 la tratta nasce come unica via di comunicazione con il mare della Roma – Napoli, di rifornimento militare della Fortezza di Gaeta e strada attraverso la quale raggiungere Vasto nell’Adriatico.

Gestita inizialmente dai privati, nel 1922 passa alle Ferrovie dello Stato, nel 1944 viene distrutta dai tedeschi per essere ricostruita nel 1954 divisa, però in due tronchi: Formia – Gaeta e Formia – Sparanise.

Nel 1966 chiusa, sfortunatamente, al traffico passeggeri e nel 1981 anche a quello merci.

A 124 anni ora il Comitato si augura un’accelerazione nell’iter di completamento, quale necessità di un collegamento veloce che, permetterebbe un risparmio di carburante, un abbattimento dei costi di gestione e dei tempi di percorrenza nonché un riacquisto di sicurezza da parte della litoranea”.

Informazioni di contatto:

Face Book: https://www.facebook.com/pg/ferroviaformiagaeta/about/?ref=page_internal;

ferroviaformiagaeta@gmail.com; https://twitter.com/F_Formia_Gaeta.

UMBRIA

Ex Ferrovia (Ferrovia Appennino Centrale - FAC) Fossato di Vico – Gubbio – Arezzo. Dottor Mauro Pierotti (Presidente Eugubini nel Mondo), GUBBIO (PG): info@eugubinelmondo; La **ferrovia Appennino Centrale** è stata una linea ferroviaria a scartamento ridotto che collegava Arezzo (sulla linea ferroviaria Roma - Firenze) a Fossato di Vico (sulla linea ferroviaria Roma - Orte - Ancona) passando per Anghiari, Sansepolcro, Città di Castello, Umbertide (Linea Centrale Umbra per Perugia – Terni), Gubbio. Ad oggi è concreta la possibilità di riattivazione della linea nel tratto da Arezzo a Sansepolcro. Il 20 maggio 2010 la regione Toscana e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno sottoscritto un impegno per realizzare un piano di fattibilità per una nuova ferrovia il cui tracciato dovrebbe essere lungo circa 20-25 km. I costi per la riattivazione della linea dovrebbero attestarsi a circa 270 milioni di euro.

“Il progetto fortemente voluto da tutti i Comuni interessati, elaborato dagli ing. Lapi e Gigli, fu presentato alla Commissione dei Lavori Pubblici il 20 settembre 1880. I Lavori furono affidati al Consorzio per la Ferrovia Umbro-Aretina. Dopo l’apporto di lievi modifiche e la nuova approvazione definitiva, il 23 febbraio 1882 iniziarono i lavori. La realizzazione del tracciato con le numerose gallerie, i ponti, i viadotti, le chiaviche, i fabbricati e tutto il rilevato per circa 134 Km, fu completata in circa 4 anni e mezzo. Nel pomeriggio del 15 agosto 1886, il primo treno proveniente da Fossano di Vico arrivò sbuffando nella stazione di Arezzo. Durante l’ultima guerra, rientrarono in servizio le vecchie locomotive, i convogli subirono vari mitragliamenti e spezzonamenti alleati. L’ultimo treno transitò nel giugno del ’44, poi la Wehrmacht in ritirata distrusse tutti i ponti ed i viadotti. La Ferrovia non fu più ricostruita: materiali e sedime furono alienati. Ma gli amici della Bici insistono per il recupero del tracciato a fini cicloturistici. Mai dire mai.”

Comitato Bacino Gubbio – Urbino, Salviamo la Stazione di Fossato di Vico Gubbio, <https://www.facebook.com/groups/stazionefossato/?fref=ts> - Giovanni Orienti Fossato di Vico PG. giovanni.orienti@gmail.com.

FERROVIA CENTRALE UMBRA. La ferrovia Centrale Umbra nasce a Terni, stazione della linea RFI Roma-Ancona e capolinea della trasversale Terni-L’Aquila-Sulmona; lasciata la città sale verso le colline e dopo un succedersi di gallerie e di viadotti giunge alle stazioni di Sangemini e di Acquasparta. La linea, attraversate le zone boschive di Massa Martana e Rosceto, segue la valle del Naia raggiungendo Todi. Da Todi la linea corre sulla riva sinistra del Tevere e, scavalcando il fiume con un ponte in ferro a due travate, passa sotto Monte Castello di Vibio, prosegue per Fratta Todina, Marsciano, Deruta, San Martino in Campo e Ponte S. Giovanni, nodo ferroviario sulla linea RFI Foligno-Terontola. Da questa stazione si dirama il tronco, caratterizzato da una forte ascesa che in alcuni tratti raggiunge il 60 per mille, per il centro della città di Perugia (stazione di Sant’Anna). Ora è gestita da Busitalia - Sita Nord che è presente in Umbria con una diversificata rete di servizi di trasporto su gomma, su ferro, navigazione sul Lago Trasimeno e mobilità alternativa. **Busitalia - Sita Nord - Direzione Regionale Umbria** Strada Santa Lucia 4, 06125 Perugia Tel.075 9637001 - Fax 075 5004530 **Ufficio Relazioni con il Pubblico Perugia** Tel. 075 9637637 - e-mail: clienti.perugia@fsbusitalia.it **Ufficio Relazioni con il Pubblico Terni** Tel. 0744 402900 - e-mail: clienti.terni@fsbusitalia.it; Amci FB Ferrovia Centrale Umbra <https://www.facebook.com/FCU-Ferrovia-Centrale-Umbra-256771984452314/>



MARCHE

Ferrovia Pesaro - Urbino: (è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche):

(Associazione Ferrovia Valle Metauro. carlo.bellagamba@alice.it, Tel. 327 8340801; mazza.michele@libero.it - www.ferroviasvm.it - Tel. 380 3410327. ceaurbino@gmail.com - Tel. 0722 350301.) Le tratte sopravvissute agli eventi bellici e unificate nel "nuovo" collegamento Fano-Fermignano-Urbino rimasero senza significativi ammodernamenti del binario e dei sistemi di esercizio. Gli orari non furono adattati alle richieste dell'utenza e la concorrenza dei mezzi su gomma ne ridussero i volumi di traffico passeggeri e merci. La linea fu sospesa dall'esercizio il 31 gennaio 1987^[12], con decreto dell'allora ministro dei trasporti Claudio Signorile (PSI). L'ultimo treno fu il regionale 5662, effettuato con l'ALn 668-1935 del DL di Fabriano, e partì da Pesaro alle 18:55 per giungere ad Urbino alle ore 20:00. Il 14 luglio 2000 nasce *Associazione Ferrovia Valle Metauro* con lo scopo di valorizzare la tratta con un servizio di velorail ad uso turistico. Successivamente l'associazione puntò al ripristino dell'intera tratta. Nel 2004 con l'appoggio tecnico dell'allora Colonnello Mario Pietrangeli, 48° Comandante del Reggimento Genio Ferrovieri, (*che fece tra l'altro un primo studio positivo di fattibilità sia per il ripristino sia per l'esercizio. Tale studio si può leggere nel libro "Le Mie Ferrovie" pubblicato gratuitamente nel sito <https://centrostudistrategicarlodecristoforis.wordpress.com/2013/02/08/mario-pietrangeli-le-mie-ferrovie/> e nel Blog <http://pietrangeli.myblog.it>*) si cercò di farla ripristinare e esercire dalle unità del Genio Ferrovieri (tale ottima iniziativa non riuscì). Con decreto ministeriale n. 430 del 15 dicembre 2011, a firma del ministro dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti Corrado Passera, a causa della decisa contrarietà al ripristino o al mantenimento del sedime dell'allora amministrazione provinciale guidata da Matteo Ricci (PD), venne dichiarata ufficialmente dismessa. Il 13 dicembre 2016 l'Assemblea Legislativa della Regione Marche ha approvato una mozione per richiedere a Ferrovie dello Stato Italiane la pubblicazione di un bando per il ripristino o alla gestione della tratta ferroviaria o a fini turistici o come metropolitana di superficie o come tram, individuando nel contempo eventuali fonti di finanziamento per il ripristino della linea e per l'avvio di un progetto per la promozione della mobilità dolce facendo uso di parte del tracciato ferroviario. Nel 2017 est stata inserita nella dl 1178 noto come "Ferrovie Turistiche", per essere presto riaperta al traffico turistico. (Tale DL sarà presto approvato anche dal Senato).

Ferrovia Pergola – Fabriano. gabriele.bonacorsi@alice.it - Tel. 331 7679609

(Fonte: <http://www.pu24.it/2016/03/23/ferrovia-pergola-fabriano-il-sopralluogo-del-sindaco-baldelli-puo-essere-ripristinata-e-valorizzata/189617/>)

Articolo del 23 marzo 2016


*"PERGOLA – "La linea Pergola-Fabriano va subito ripristinata e valorizzata". Continua l'opera di sensibilizzazione del sindaco **Francesco Baldelli** e della sua amministrazione comunale per la riapertura della tratta ferroviaria. Il primo cittadino pergolese, dopo l'incontro avuto nei giorni scorsi con i sindaci di Fabriano e Sassoferrato e l'ingegnere **Stefano***

Morellina, capo dipartimento di Rete Ferroviaria Italiana per le Marche, l'Abruzzo e l'Umbria, ha infatti compiuto un sopralluogo sulla **linea Pergola-Fabriano**. Lo ha fatto nel mese dedicato alle **"Ferrovie non dimenticate"** che si celebra dal 6 marzo al 6 aprile. Giunto alla nona edizione, l'evento, organizzato della Confederazione della Mobilità Dolce, ha cambiato nome passando da "Giornata delle ferrovie dimenticate" a "Giornata della ferrovie non dimenticate", per sottolineare e ricordare tutte quelle infrastrutture dismesse ma che, grazie all'impegno dell'Associazionismo e alla partecipazione di cittadini e istituzioni, sono tornate a vivere. Baldelli, accompagnato da alcuni esperti della "mobilità dolce" tra i quali anche il concittadino Gabriele Bonaccorsi, si è recato ai confini tra i territori di Sassoferrato e Pergola. "Qui la Regione Marche e le Ferrovie dello Stato hanno segnalato una presunta frana, con la quale è stata giustificata la sospensione della circolazione ferroviaria. A seguito del sopralluogo – rileva il sindaco Baldelli – ho potuto invece verificare e accertare che non si tratta di una frana bensì di un semplice dilavamento della base della massicciata ferroviaria in località Monterosso di Sassoferrato, così come dimostra l'ampia documentazione fotografica in nostro possesso. La linea può essere dunque subito ripristinata tramite semplici interventi di manutenzione ordinaria e deve essere valorizzata, non solo per riattivare la circolazione dei pendolari nel tratto Pergola-Fabriano ma anche in una più ampia ottica di sviluppo turistico del territorio". Baldelli insiste sulla proposta già presentata in passato alla Regione Marche, quella di unificare le due tratte Pergola-Fabriano e Civitanova-Macerata-Fabriano. "Questo provvedimento non solo porterebbe un considerevole risparmio, in una necessaria riorganizzazione del trasporto pubblico locale regionale, ma unirebbe la nostra regione con un'unica superstrada ferrata interna, in grado di collegare la provincia di Macerata a quella di Pesaro, passando per Fabriano, con tempi di percorrenza ridottissimi e utilizzando un'infrastruttura esistente". Nelle settimane scorse l'incontro di Baldelli con i sindaci di Fabriano, Giancarlo Sagramola, di Sassoferrato, Ugo Pesciarelli, e l'ingegnere Morellina di Rete Ferroviaria Italiana. L'incontro, sollecitato dai sindaci stessi, ha avuto ad oggetto la valorizzazione della tratta ferroviaria Fabriano-Pergola, sospesa da più di due anni ed il suo possibile ripristino. I primi cittadini hanno rappresentato a Rfi che la ferrovia se valorizzata potrebbe svolgere una importantissima funzione sociale oltre che essere volano alla promozione turistica dei territori a cavallo tra le due province di Pesaro e Ancona. Ferrovie Italiane hanno ribadito che la Regione rimane l'attore principale per ogni intervento e programmazione, in quanto Rfi non ritiene la tratta economicamente sostenibile. I sindaci hanno quindi convenuto di contattare il nuovo Assessore Regionale ai trasporti per tutte le iniziative da porre in essere per il ripristino e la valorizzazione della linea."

Gruppo Ferromodellistico "Lino Gori" Pesaro (aderente **FIMF**) Via Milazzo, 6 Pesaro. elgrinta1145@gmail.com.

La **Ferrovioa Civitanova Marche-Fabriano** (info@comune.tolentino.mc.it; proloco.ssm@gmail.com turismo@comune.civitanova.mc.it; prolocomacerata@libero.it; proloco@camerino.sinp.net; www.fabrianoturismo.it; iat.fabriano@regione.marche.it) è una linea ferroviaria italiana di interesse regionale, posta interamente nel territorio della regione Marche. Essa unisce l'entroterra marchigiano con la costa adriatica. Inizia come diramazione della Ferrovia Adriatica presso Civitanova Marche e prosegue attraversando la provincia di Macerata confluendo poi nella linea Roma-Ancona presso Albacina giungendo infine a Fabriano.

linea per Ancona		
	0+000	Civitanova Marche-Montegranaro 5 m s.l.m.
		linea per Lecce
		Autostrada A14 - Strada europea E55
	7+452	Montecosaro 47 m s.l.m.
	12+811	Morrovalle-Monte San Giusto 63 m s.l.m.
		viadotto sul fiume Trodica (12 m)
	17+021	San Claudio * 1938 ^[7] 82 m s.l.m.
	21+723	Corridonia-Mogliano 118 m s.l.m.
		viadotto di Macerata (90 m)
		1° galleria di Macerata (125 m)
	27+182	Macerata 258 m s.l.m.
		2° galleria di Macerata
	29+050	Macerata Fontescodella 235 m s.l.m.



34+145	Urbisaglia-Sforzacosta	141 m s.l.m.
38+626	Pollenza	178 m s.l.m.
45+605	Tolentino	226 m s.l.m.
	galleria di Tolentino	
48+570	galleria Della Bura (1.027 m)	
49+597		
	1° galleria di San Severino Marche	
	2° galleria di San Severino Marche	
52+270	galleria di Cancellotti	
	viadotto vallone San Bartolomeo (180 m)	
55+593	San Severino Marche	236 m s.l.m.
	viadotto sul fiume Potenza (17 m)	
65+061	Gagliole	289 m s.l.m.
	viadotto vallone San Giuseppe (160 m)	
67+119	Castelraimondo-Camerino	306 m s.l.m.
	linea per Camerino † 1956	
	galleria di Matelica	
74+246	Matelica	359 m s.l.m.
82+742	Cerreto d'Esi	266 m s.l.m.
	viadotto sul fiume Esino (15 m)	
	viadotto sul fiume Giano (15 m)	
	linea per Ancona	
86+588		
232+018	Albacina (inizio elettrificazione)	240 m s.l.m.
228+054		
228+208	P.M. 228 (inizio doppio binario)	276 m s.l.m.
	vecchio tracciato † 2009	
227+237	galleria Fabriano (1.717 m)	
225+520		
	vecchio tracciato † 2009	
223+903	Fabriano	325 m s.l.m.
	linea per Urbino † 2013	
	linea per Roma	

LA FERROVIA FABRIANO - PERGOLA - FERMIGNANO - URBINO - SANT'ARCANGELO DI ROMAGNA
 info@lestradeferrate.it

di **Rosario Serafino**

Fonte: <http://www.lestradeferrate.it/mono25.htm>

Doveva diventare una valida alternativa alla litoranea adriatica da Pescara fino a Sant'Arcangelo di Romagna. Invece la Subappenninica è rimasta tale solo sulla carta. Costruita solo in parte e per tronchi successivi, raggiunse la massima estensione prima della seconda guerra mondiale quando da Fabriano si poteva giungere a Urbino e poi tornare a Fano. Ma prima il conflitto mondiale, poi la concorrenza del trasporto su gomma, ne hanno portato alla chiusura quasi totale. Oggi ne resta un breve tronco di 32 chilometri fino a Pergola, recentemente chiuso temporaneamente.



SICILIA

Ferrovie Siciliane indicate dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche:

Alcantara-Randazzo; Noto-Pachino; Castelvetro-Porto Palo di Menfi; Agrigento Bassa-Porto Empedocle.

TRATTA ARCANTARA - RANDAZZO: (è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche)

Nel 2016 è nata l'Associazione "Ferrovia Valle Alcantara", che si prefigge come obiettivo il recupero e ripristino della storica ferrovia Alcantara - Randazzo. Il predetto obiettivo verrà perseguito cercando di aprire un dialogo costruttivo con le istituzioni, oltre alla promozione di attività ed eventi che possano sensibilizzare le predette istituzioni e le popolazioni della Valle Alcantara.

Di seguito le principali cariche sociali del direttivo:

Marco CRIMIPRESIDENTE;

Pagina FB: <https://www.facebook.com/alcantararandazzoferrovia/>

Il Direttore della Fondazione FS, **Luigi Cantamessa**, ha guidato, a suo tempo, una ricognizione sull'ex ferrovia che collega **Alcantara a Randazzo**. Lo scopo è stato verificare lo stato dei luoghi e delle strutture per poter avviare progetti specifici di riattivazione in chiave turistica. L'iniziativa segue le intenzioni manifestate dalle Istituzioni regionali e locali. La **Alcantara – Randazzo**, lunga 37 km, è situata alle falde dell'Etna e il suo tracciato corre lungo la **Valle del fiume Alcantara**. Rientra tra quelle linee ferroviarie, dismesse ma ancora dotate del binario, in buono stato di conservazione, che presentano un altissimo valore paesaggistico, storico e culturale.

Ex Tratta: Noto (Siracusa) – Pachino (Siracusa). (è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche)

Associazione Ferrovie Siciliane. www.ferroviesiciliane.it - emericoamari@ferroviesiciliane.it - Tel. 328 4899582. “La **ferrovia Noto-Pachino** era una linea ferroviaria a semplice binario che collegava Noto, all'estremo meridionale della Sicilia, con la stazione di Pachino (l'impianto geograficamente più a sud della nazione). L'esercizio ferroviario venne sospeso nel 1986; la linea fu dismessa nel 2002”; La **stazione di Pachino** era, fino al 1986, la stazione ferroviaria della città di Pachino. Con i suoi 36°41' di latitudine nord aveva la particolarità di essere la stazione ferroviaria più meridionale d'Italia e deteneva anche tale primato in Europa per quanto riguarda lo scartamento ordinario: infatti le stazioni di Messene e di Kalamata, estremi capilinea meridionali della rete greca che si trovano a una simile latitudine, sono raggiunte dalle ferrovie del Peloponneso a scartamento metrico, mentre le stazioni spagnole di Malaga, Cadice e Algeciras, più a sud di Pachino di circa 30-40', fanno parte della rete RENFE a scartamento largo di 1 674 mm

Treno Kaos Agrigento: info@ferroviekaos.it; pietrofattori@ferroviekaos.it- www.ferroviekaos.it - Tel. 347 1024853.

L'associazione Ferrovie Kaos, sostiene con forza la necessità di recuperare all'esercizio ferroviario alcune linee dismesse in epoca piuttosto recente, forse senza valutare attentamente l'enorme potenzialità turistica dei tracciati in questione. Ferrovie Kaos, sin dalla sua nascita, propone alle amministrazioni locali progetti di recupero e salvaguardia delle ferrovie dismesse della provincia di Agrigento.

Nell'estate del 2009 è letteralmente esploso un vivace dibattito a Sciacca e Menfi, proprio perché Ferrovie Kaos ha preso le distanze da alcuni amministratori locali che avevano manifestato la volontà di distruggere ogni testimonianza della ferrovia a scartamento ridotto. L'associazione, di contro, ha proposto la riattivazione di 12 km di linea (km 49-61 della ex linea Castelvetro Ribera) nel tratto compreso tra Sciacca e Verdura Fonte: <http://www.ferroviekaos.it/le-ferrovie-dismesse/ferrovia-porto-empedocle-castelvetro> **Porto Empedocle – Castelvetro : (è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche)**

Il progetto di costruzione di un collegamento ferroviario da Castelvetro ad Agrigento risale al lontano anno 1882. In tale anno il Ministero dei Lavori Pubblici approntò uno studio preliminare che però a causa del forte campanilismo e delle rivalità tra i paesi interessati sul tracciato da seguire non ebbe seguito.

Uno dei tanti propositi era quello di una ferrovia a scartamento ordinario che saldasse a Porto Empedocle le due linee provenienti da Palermo (via stazione di Alcamo e via stazione di Aragona Caldare).

Nel 1901 una Regia Commissione tentò di risolvere la situazione delle ferrovie complementari sicule ma adottando lo scartamento ridotto e un tracciato che zigzagando tra l'interno e il litorale non doveva scontentare nessuno ma che di fatto metteva le basi per la lenta agonia della linea negli anni a venire.

Nulla di fatto fino al 1906 quando a seguito del riscatto della Rete Sicula le FS subentranti affrontarono il problema; nel 1907 erano pronti i progetti ed il 20 giugno 1910 il primo tronco della ferrovia, da Castelvetro a Selinunte, di 13,112 km, entrava in esercizio. I lavori andavano avanti lentamente fino al 2 luglio 1923 quando con l'attivazione del tratto da Sciacca a Ribera di 22,083 km si poteva finalmente percorrere l'intera linea che però, giunti a Porto Empedocle, obbligava al trasbordo sulla linea a scartamento ordinario se si voleva raggiungere la stazione di Girgenti, (dal 1927 Agrigento Bassa), che distava 5 km dal centro cittadino.

Solo nel 1933 venne costruito il tratto di circa 3 km da Agrigento Bassa all'attuale, nuova, stazione di Agrigento Centrale a scartamento ordinario con interposte le rotaie a scartamento ridotto realizzando il doppio scartamento, ma lasciando ancora isolata la linea da Castelvetro, non collegata neanche all'altra linea FS a scartamento ridotto proveniente da Canicattì e Licata, aperta nel 1924, che invece arrivava mediante tale doppio scartamento fino alla stazione centrale.

La Castelvetro – Porto Empedocle, armata con rotaie Vignoles da 27 kg/m e traversine di legno come le altre linee secondarie della rete sicula, mostrava già molti difetti progettuali che la rendevano vecchia già all'atto della consegna: eccessiva tortuosità, lunghi tempi di percorrenza, stazioni in genere molto distanti dal centro abitato e mancanza di proseguimento fino al capoluogo. Ma soprattutto risentiva dell'impostazione originaria delle ferrovie siciliane disegnate essenzialmente in funzione del trasporto verso i porti d'imbarco del minerale di zolfo estratto nei bacini dell'interno, senza tener conto che, con la lentezza di esecuzione dei lavori, all'atto dell'apertura delle linee il traffico zolfifero era già crollato a livelli irrilevanti.

Essendo unica via di comunicazione, all'epoca, poteva essere accettabile, dato che la rete stradale era inesistente; ma i miglioramenti stradali avvenuti negli anni immediatamente successivi che permettevano di arrivare nel cuore dei centri abitati anziché in aperta campagna, la necessità di trasbordare le merci nelle stazioni a scartamento ordinario e il crollo definitivo dell'attività estrattiva zolfifera le diedero il colpo di grazia.

Nel 1949 l'arrivo delle automotrici RALn 60 produsse un incremento consistente del traffico passeggeri, segno che vi era una domanda di trasporto ancora elevata. Ma questo costituì l'unico concreto tentativo di recupero e rimase l'unico fatto: all'introduzione dei nuovi mezzi non fecero seguito interventi strutturali, la linea, già in condizioni pietose di armamento, venne lasciata priva di qualunque ammodernamento o manutenzione, il sistema di segnalamento rimase limitato ai soli pali indicatori delle stazioni e l'esercizio a Dirigenza unica, tutte condizioni che comportavano pesanti limitazioni d'esercizio e abbassamento della velocità commerciale a livelli irrisori. Il vero problema non era la mancanza di utenza ma la assoluta indifferenza alle richieste provenienti da più parti, anche delle istituzioni locali, di una trasformazione a scartamento ordinario e un ammodernamento della importante relazione costiera. Ogni richiesta rimase inascoltata; erano gli anni in cui da più parti si riteneva il treno un mezzo ormai obsoleto e il futuro tutto dei mezzi su gomma.

Il 20 maggio 1951 la linea venne finalmente prolungata da Porto Empedocle ad Agrigento Centrale mediante l'aggiunta di una terza rotaia al già esistente binario a scartamento ordinario fino ad Agrigento Bassa. Il collegamento era stato fatto, tuttavia, in ritardo sui tempi di quasi mezzo secolo rendendone ormai quasi vana l'esecuzione.

La Castelvetro Agrigento, pesantemente in passivo, perdeva di giorno in giorno utenti, a causa dei lunghi tempi di percorrenza e dell'offerta disarmonica di treni i cui orari erano compilati più per risparmiare personale e mezzi che per venire incontro alla richiesta dei viaggiatori.

Drastica anche la contrazione del traffico merci senza possibilità di espansione dato l'handicap dello scartamento, nonostante il timido tentativo, verso la metà degli anni sessanta, fatto con l'introduzione di speciali carri per trasporto di carri ordinari; la loro circolazione tuttavia era limitata a Sciacca a causa della sagoma limitata delle gallerie tra questa stazione e Porto Empedocle. Infatti solo una segheria di Sciacca continuava a servirsi del vettore ferroviario e a Menfi, nel periodo della vendemmia, un'industria vinicola di grandi dimensioni caricava parecchi carri cisterna. Il 19 luglio 1966 la grande frana di Agrigento che produsse migliaia di senz'altro a causa dell'inagibilità di centinaia di moderni condomini, scandalosamente costruiti su terreni instabili, produsse per la linea un'improvvisa impennata della domanda di trasporto di ogni genere di approvvigionamento e attrezzatura per fronteggiare l'emergenza.

La linea fu l'unica infrastruttura in grado di affrontarla, stante la difficile viabilità esistente; vennero effettuati fino a cinque o sei treni merci al giorno e le R.302 diedero il meglio di sé. Nessuno in tale occasione pensò che la trasformazione della linea in scartamento ordinario e il suo ammodernamento avrebbe potuto contribuire fattivamente allo sviluppo dell'economia e del turismo, come aveva contribuito a superare l'emergenza e tutto tornò come prima.

Il 23 febbraio 1976, dopo una chiusura per lavori di manutenzione, la linea tra Porto Empedocle ed Agrigento Bassa, terminati i lavori, venne privata del binario a scartamento ridotto e declassata a raccordo, e i servizi passeggeri affidati ad autoservizi sostitutivi.

Nel novembre del 1976 il maltempo causò smottamenti tra Sciacca e Ribera, e dissesti fino a Porto Empedocle che causarono lunghe chiusure. Dal dicembre del 1977 il servizio venne sospeso da Realmonte ad Agrigento e sostituito da autocorse e qualche mese dopo chiuse tutto il tratto Ribera – Porto Empedocle. Le RALn 60 continuarono a svolgere i pochi servizi passeggeri tra Castelvetro e Ribera e le R 302 del Deposito Locomotive di Castelvetro la trazione dei treni merci.

Nel 1983 ne erano attive due sole unità. Nel 1978 le FS ordinarono, tra le incertezze sul futuro, alla FIPEM un nuovo tipo di locomotiva di linea. Le nuove locomotive, classificate RD.142 2001 e 2002 vennero consegnate alla fine del 1981 ma entrarono in funzione solo all'inizio del 1983 al traino dei sempre più rari treni merci. Tutti i treni però vengono ormai sospesi dal 1° agosto all'8 settembre e nel resto dell'anno sono effettuati 5 treni di andata (dispari) e 4 di ritorno (pari), con la prima partenza da Castelvetro alle ore 13.11, una coppia limitata a Sciacca senza coincidenze con gli autobus sostitutivi Ribera – Agrigento. Il 31 dicembre 1985 fu l'ultimo giorno di vita dell'ultima linea a scartamento ridotto delle FS; il treno merci 59751 Castelvetro – Sciacca, trainato dalla RD. 142.2002, percorse la linea per l'ultima volta.

A partire dal 1° gennaio 1986 cessarono tutti i servizi passeggeri e merci. Resterà ancora per alcuni anni, con orari assurdi nell'orario FS, una coppia di autocorse sostitutive. **Agrigento – Licata** Nata per gli scopi industriali dell'area assolveva malamente quelli di trasporto viaggiatori. Una certa quantità di trasporto merci di prodotti agricoli come frutta secca, cereali, ortaggi, legumi secchi e olii essenziali (le fave e i legumi spediti negli anni venti raggiungevano le 45.000 tonnellate) alimentava il traffico ferroviario ma lo sviluppo del trasporto su strada la avviò ad un lento declino data la bassissima velocità commerciale dovuta alla cremagliera.

Il servizio ferroviario venne completamente soppresso il 28 settembre 1958. La chiusura della linea e il suo smantellamento vennero decise con Decreto del Presidente della Repubblica n.875 del 26 agosto 1959. Tale atto fu oggetto di un contenzioso per conflitto di competenza tra la Presidenza della Regione Siciliana e il Ministero dei Trasporti su cui dovette pronunciarsi la Corte Costituzionale con la sentenza n.13 del 1960.

La linea venne armata con rotaie da 27 kg/m montate su traverse di legno distanti 0,82 m l'una dall'altra. Nei sei tratti a cremagliera, complessivamente 10,8 km, questa, del tipo Strub da 44 kg/m, era montata al centro del binario fissata alle stesse traverse montate a distanza inferiore. Il raggio di curvatura minimo era di 100 m e la pendenza massima era del 75 per mille sulle tratte ad aderenza artificiale. Tale tipo di costruzione, molto in economia, permetteva solo basse velocità di linea non superiori a 30 km/h per i treni a vapore e a 45 km/h per le automotrici nei tratti ad aderenza naturale. La breve diramazione Canicattì – Bivio Margonia non aveva tratti a cremagliera e la pendenza massima era del 25 per mille.

L'esercizio, come per le altre linee della rete, venne svolto a Dirigenza unica con sede a Naro; le stazioni erano presenziate da semplici assuntori e prive di segnalamento eccetto il semplice Palo indicatore a segnare il punto di fermata prima di impegnare le stazioni sede di incrocio o di precedenza. Per il servizio sulla linea vennero utilizzate le locomotive a vapore

del gruppo R370. Non venne mai fatto alcun ammodernamento degli impianti fino alla chiusura, né vennero impiegate automotrici.

Il percorso, partendo da Agrigento Bassa, prevedeva un primo tratto a cremagliera per raggiungere la stazione di Favara a 291 m s.l.m. oltre la quale si scendeva nel bacino zolfifero all'interno del quale si trovavano la stazione per il carico del minerale, Zolfare Deli, e una fermata successiva, Deli, per i minatori che si recavano all'accesso delle miniere. La linea proseguiva ancora in salita verso il Bivio Margonia al quale non corrispondeva alcuna località ed aveva il solo scopo di diramazione per Canicattì. La linea continuava a salire fino ai 419 m di Naro, grosso centro ad economia agricola e mineraria dopo di che iniziava a scendere verso Palma di Montechiaro, giungendo sulla costa a Torre di Gaffe e terminando la corsa a Licata la cui stazione era raccordata al porto mediante un raccordo a doppio scartamento di poco meno di 1 km. **Magazzolo – Lercara.**

La ferrovia venne progettata allo scopo di permettere il trasporto del minerale e lo spostamento dei minatori pendolari che dalle varie località si dovevano recare al lavoro nelle varie miniere di zolfo disseminate nel territorio dei comuni circostanti del bacino di Lercara (Palermo) e di Cianciana (Agrigento). Fu però in ritardo e solo nel 1912 che ebbe inizio la costruzione, in economia e a scartamento ridotto come il resto delle linee interne siciliane, a cura delle Ferrovie dello Stato.

Allo scopo di venire incontro alle richieste degli abitanti del grosso centro di Prizzi e del vicino Palazzo Adriano venne costruito anche un breve tronco diramato dalla stazione di Filaga, denominata di conseguenza Bivio Filaga, che richiese la costruzione del più lungo tratto a cremagliera, di circa 5 km. I lavori di costruzione terminarono soltanto nel 1924 con l'attivazione del tratto centrale tra Bivona e Alessandria della Rocca che realizzò il congiungimento con la linea costiera Castelvetro-Porto Empedocle. Per il servizio sulla linea vennero adoperate le locomotive a vapore del gruppo R370 atte al servizio sulle linee a cremagliera. Non venne mai previsto l'impiego di automotrici.

Il servizio ferroviario venne soppresso il 1 ottobre 1959. La ferrovia aveva origine dal piazzale della Stazione di Lercara Bassa della linea ferroviaria Palermo-Agrigento, che all'inizio aveva il nome di stazione di Lercara e lo cambiò in Lercara Bassa proprio dopo l'entrata in funzione della linea e quindi della stazione vera e propria di Lercara Friddi che venne denominata Lercara Alta. La linea correva inizialmente affiancata alla ferrovia a scartamento ordinario Palermo-Agrigento poi curvava ad ovest e prendeva quota mediante il tratto a cremagliera, del tipo Strub, con ascesa del 75 per mille, che permetteva una velocità massima di 12 km/h. La linea era armata con rotaie da 27 kg/m montate su traversine di legno distanti 0,82 m l'una dall'altra. Tale tipo di costruzione, molto in economia, permetteva solo basse velocità di linea non superiori a 30 km/h per i treni a vapore e a 45 km/h per automotrice nei tratti ad aderenza naturale. Nei tratti a cremagliera questa, del tipo Strub da 44 kg/m, era montata al centro del binario fissata alle stesse traversine montate a distanza inferiore. I tratti a cremagliera erano 10 in tutto per complessivi 21 km e permettevano alla linea di inerparsi fino a quote di quasi 900 m di altezza s.l.m. La circolazione dei treni venne regolata con il sistema economico a Dirigenza Unica con due sedi: a Lercara Alta per la sezione Lercara Bassa-Palazzo Adriano e a Magazzolo per la sezione Filaga-Magazzolo. Non venne mai fatto alcun ammodernamento degli impianti fino alla chiusura.

Ferrovie di Selinunte. Associazione Sicilia In Treno (SiT)

Consiglio Direttivo SiT: Ingegnere Andrea Bernasconi, Presidente Telefono: 3923484377; Fabio Settimo Marineo Vicepresidente, Telefono: 3388503896; Stefano Di Marca Segretario Telefono 3296125259; Sergio Gargagliano Pubbliche Relazioni Telefono: 3343328544.

Lo Scopo della SiT (Primo tra tutti) è il salvataggio, il recupero e la valorizzazione delle superstiti vestigia dello scartamento ridotto siciliano (vi rimandiamo al sito internet Ferrovia di Selinunte).

La stazione di Selinunte, venne inaugurata nel 20 giugno 1910 insieme alla tratta Castelvetro-Selinunte, rimase stazione di testa per quattro anni. Il 21 febbraio 1914 venne aperto il tratto Selinunte-Sciacca.

Nel 1986 la stazione cessò il suo funzionamento insieme alla tratta Castelvetro-Sciacca). Sito: <http://www.siciliaintreno.org/>...e mail: info@siciliaintreno.org.

L'Associazione Culturale "Amici del Treno Museo di Villarosa e Amare Villapriolo"
Vi invita a visitare, "Unico nel suo stile in Europa"
 il Treno Museo della Civiltà Contadina, Arte mineraria, Emigrazione, Ferroviaria

Potrete ammirarlo su un binario costeggiato da un viale alberato. E' interamente dedicato all'esposizione Etno-Antropologica su vagoni appositamente adattati all'interno della stazione di VILLAROSA (Enna).

Un audio tour vi guiderà tra la minuziosa raccolta di oggetti che erano di uso quotidiano nelle miniere di zolfo e nelle case del nostro territorio, durante i primi anni del secolo scorso. Si possono vedere le TARGHE DEI ROTABILI D'EPOCA (1943 - XXI). Tutti gli oggetti sono stati catalogati dalla Sovrintendenza Beni Culturali di Enna. Il prezioso materiale raccolto rinnoverà in voi il gusto delle cose semplici di una volta (il lavoro, la famiglia, il viaggio in treno, ecc.). Una cisterna d'acqua bullonata con garitta del 1900, un pianale della "C. Toselli - 1928", del peso di 28 tonnellate, che serviva per il trasporto di carri armati. Un quadriciclo a pedale del 1930, utilizzato per ispezionare la linea. Un vagone è dedicato all'emigrazione, un'altro al mondo e all'oggettistica ferroviaria; si completa la visita nel vagone adibito a sala video, con filmati storici.



Nel Primo Binario troverete

La COLONNA IDRAULICA e il CIMELIO DELLE ACQUE, del 1876, all'interno del quale vedrete reperti dell'acquedotto di proprietà delle FS, dalla sorgente alla stazione, con didascalie tecniche. Di fronte vi è il Monumento dedicato agli Emigranti, con un vagoncino utilizzato nelle miniere in Belgio. I MURALES, eseguiti dall'artista ferroviere S. Calò, che raffigurano la stazione di Villarosa con locomotiva a vapore. Accanto è raffigurata una miniera di zolfo, che rappresentava la ricchezza economica del posto. Adiacente, vi è un'area attrezzata dalla Forestale, posto ideale per accogliere scolaresche e turisti in visita. Il Treno Museo è aperto dalle ore 09:30 alle 12:30, e dalle 16:30 alle 19:30.

Chiuso il lunedì. Per una buona riuscita delle visite al Treno Museo e alle Case Museo, è consigliabile contattarci al nostro numero 338 4809721 (responsabile Primo David).

Mail: trenomuseovillarosa@gmail.com Ticket: euro 5,00 - ridotto: euro 3,50.

Ticket unico per i due siti: euro 8,00 - ridotto: euro 6,00.

Sito web: www.trenomuseovillarosa.com



CARRETTO SICILIANO
DECORATO A MANO

Escursione a Villapriolo, "Paese delle Case Museo"

Un Borgo contadino e minerario, un vero tuffo nel passato. Con la nostra Guida visiterete: la casa dello Zolfataio (u Surfara), del Contadino (u Iurnataru), dell'Emigrante (U Miricanu), il Baglio del Grano (Oro di Sicilia). All'interno potrete ammirare un trattore con la Trebbia, un antico forno a pietra per la panificazione, un carretto siciliano decorato a mano. Il Baglio del Casaro, la Bottega del Ciabattino, il vecchio Bevaio.

Le opere in miniatura della Passione di Cristo, un'opera unica collocata dentro un granaio dell'800 (con sottofondo musicale bandistico anni '60).

Infoline: 338 4809721. Biglietto d'ingresso con guida per le Case Museo: euro 5,00 - ridotto euro 3,50



TREBBIA



PASSIONE DI CRISTO IN MINIATURA



BOTTEGA DEL CIABATTINO



CASA DEL GRANO

Treno Doc Palermo: info@trenodoc.com; - presidente@trenodoc.it, www.trenodoc.it - Tel. 328 7319985.
giuseppelongoredazione@gmail.com (Giornalista e Storico di Cefalù news, on line, - residente a Termine Imerese, PA);

Associazione Ferrovie Siciliane (Messina) presidente@ferroviesiciliane.it- www.ferroviesiciliane.it - Tel. 347 3354886

Associazione Sicilia in Treno (SiT). Linea da S. Erasmo a Corleone, S. Carlo e Burgio (Linea Palermo – Corleone)

La linea partiva dalla stazione di S. Erasmo e subito superava il fiume Oreto su un ponte in ferro e, seguendo la costa a ridosso del mare, arrivava al km 3+670 alla fermata Bandita. Al km 4+800 la linea attraversava con un P.L. la SS.113 e al km 4+933 raggiungeva Acqua dei Corsari, originariamente fermata e dal 1954, a seguito della chiusura del tronco precedente, stazione terminale. Dopo avere superato con un cavalcavia la ferrovia Palermo-Messina si arrivava alla stazione di Villabate (km 7+670) e da lì, con un tracciato che seguiva la SS.121, e qualche volta la incrociava con P.L., si raggiungeva la fermata di Portella di Mare (km 8+924). Continuando lungo la valle dell'Eleuterio si passava sul fiume con il viadotto Mortilli, con tredici arcate di dodici metri ciascuna, da considerare tra le opere più importanti dell'intera linea.

Superata la stazione di Bolognetta-Marineo (km22+650) si entrava, dopo una galleria di circa duecento metri, nella vallata del fiume Milicia, che si risaliva, dopo la fermata di Mulinazzo (km 26+650), fino alla stazione di Baucina-Ciminna (km 29+438). Si risaliva quindi la valle del fiume Buffa arrivando alla stazione di Villafrati-Cefalà Diana (km 33+470) e quindi alla stazione di Mezzoiuso, al km 34+930.

A causa dell'orografia si lasciava quindi la direzione sud-sud est, piegando a ovest lungo la valle del torrente Gaziuolo fino a raggiungere, con un percorso molto acclive, Godrano (km 39+860) che, con i suoi 651 metri s.l.m., era la stazione più alta di tutta la linea. Da qui, inoltrandosi nel bosco della Ficuzza, si varcava lo spartiacque con la breve galleria dei Gargioli, a 750 metri s.l.m. per discendere nella vallata del Lupo sino alla stazione di Ficuzza (km 45+905) e, sempre scendendo con notevole pendenza (anche del 27 per mille) si arrivava alle fermate di Bifarera (km 49+286) e poi (km 52+389) di Scalilli. Con lunga svolta sulla destra della valle si scendeva a traversare il fiume Belice Sinistro presso la fermata di Donna Beatrice, al km 61+029 e 303 metri s.l.m., da cui si risaliva, con una rampa del 30 per mille, sino alla stazione di Corleone (km 67+131). Dopo una breve ma sensibile salita e alcune gallerie si arrivava alla stazione di Bisacchino (km 92+555) a quota 663 m s.l.m. In Figura 7 una RALn 60 in sosta nella stazione di Bisacchino negli anni cinquanta. Da questa stazione, con una serie di lunghi giri si scendeva alla stazione di Chiusa Sclafani (km 96+130) a 614 m s.l.m. Superata questa stazione, seguiva un tratto con forte pendenza lungo l'alberata valle del Maltempo e si perveniva alla stazione di San Carlo (km 105+602 -) a 248 metri s.l.m., dove avveniva il congiungimento con la linea per Castelvetro. Da San Carlo la linea aggirava l'alveo del fiume Sosio, passandolo su un viadotto a 13 luci della lunghezza complessiva di 224 metri, saliva verso la valle del Verdura, dopo avere superato la galleria Tuppi, di 478 metri, e arrivava alla stazione di Burgio (km 112+600).

Sito: <http://www.siciliaintreno.org/>, mail: info@siciliaintreno.org

Circumetnea s.gentile@circumetnea.it- www.circumetnea.it - Tel. 095 541111.

La **ferrovia Circumetnea** è una ferrovia a scartamento ridotto che collega Catania con Riposto, compiendo il periplo dell'Etna e passando per diversi centri pedemontani etnei. È gestita dalla direzione del Trasporto pubblico locale del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture che ha in carico anche la gestione della metropolitana di Catania e dei servizi automobilistici integrativi e suburbani.

Ex Tratta FS Motta Sant'Anastasia – Regalbuto (lungo fiume Simeto) simeto.suds@gmail.com - Tel. 095 8204124 (escursioni -trekking lungo il tracciato ferroviario dalla st.ne San Marco - st.ne Schettino – Paternò Prov. Catania) “Il tratto da Regalbuto a Carcaci, soppresso nel 1973, è in cattive condizioni rispetto al tratto a valle, chiuso nel 1983. Il binario è talvolta presente ma non con continuità. Le opere d'arte ed i fabbricati di stazione sono generalmente in condizioni di abbandono o cadenti. Da Carcaci a Schettino Santa Maria di Licodia lo stato delle costruzioni migliora sensibilmente mentre da qui a Motta Sant'Anastasia il binario è sempre presente, anche se in carenze condizioni di manutenzione, in quanto vede il transito saltuario di tradotte merci in regime di manovra” (Fonte: ferrovie abbandonate del professor Senes, Università Milano).



Tratta: Ficuzza (Fraz. Corleone PA - Godrano. Camelot Soc. Coop. Ar.l. - Antica Stazione di Ficuzza. www.mtbemyr.com - www.anticastazione.it - info@anticastazione.it - Tel. 091 8460000. palermociclabile@yahoo.it - Tel. 335 1514550 - 335 6337422. “Nel 1884 la località di Ficuzza venne raggiunta dalla linea ferroviaria a scartamento ridotto linea ferroviaria Palermo (Sant'Erasmo)-Corleone-San Carlo. In esercizio fino al 1959 è oggi un percorso ciclopedonale. Il tracciato, pianeggiante, a volte anche tortuoso, si snoda all'interno della riserva naturale alternando il fitto verde del bosco con ampie vedute, prima sul bacino dello Scanzano, poi sulla Rocca Busambra con ai piedi il villaggio di Ficuzza e l'antica stazione”.

Ex Tratta Ferroviaria a scartamento ridotto "Ciccio Pecora" che va da Giarratana a Chiaramonte.

Associazioni: GulfiFiab Ragusa, Medbike Ragusa. info@medbike.it - Tel. 347 7022615. Mediterraneobike.

La linea conobbe il suo momento di gloria nel 1933 quando il Re Vittorio Emanuele III visitò, viaggiando sul treno addobbato a festa, la Necropoli di Pantalica. Durante la guerra, nel 1943, la ferrovia fu utilizzata dagli alleati per trasportare truppe e materiali per l'offensiva contro le truppe italo-tedesche a Palazzolo. A seguito della diminuzione del traffico merci conseguente alla crisi del dopoguerra, nel 1949, vennero chiusi all'esercizio i tratti da Bivio Giarratana a Ragusa e a Vizzini.

Rimase in attività fino alle ore 9:30 del 30 giugno 1956.

Ex Tratta San Carlo-Chiusa Sclafani e San Carlo - Burgio.

Coordinamento Palermo Ciclabile-Fiab. palermociclabile@yahoo.it - Tel. 335 1514550 - 335 6337422. “Da Palermo a Villafrati (~20 km) non vi è quasi più traccia della sede ferroviaria, essendo stata per lunghi tratti cancellata dall'urbanizzazione o trasformata in strada pubblica. Da Villafrati a Burgio, invece, la linea è quasi interamente riconoscibile come sentiero sterrato o strada campestre, seppur non mancano brevi tratti inclusi nei campi coltivati (soprattutto tra Ficuzza e Corleone e nei pressi di Bisacquino) o trasformati in strade locali. Variabile lo stato di conservazione delle opere d'arte, con alcuni viadotti e gallerie che presentano problemi strutturali. I fabbricati delle ex-fermate sono quasi tutti scomparsi, mentre quelli delle ex-stazioni sono in parte fatiscenti e abbandonati e in parte abitati

(Misilmeri) o convertiti ad altro uso (Ficuzza, Corleone, Campofiorito, Bisacquino, Burgio)” (Fonte Ferrovie Abbandonate Professor Senes Università Milano);

Ex Tratta Piazza Armerina - Dittaino.

Associazione Mtb Sicilia. mtbsicilia@gmail.com - Tel. 328 3611596. “La ferrovia Dittaino–Piazza Armerina–Caltagirone era una ferrovia a scartamento ridotto della Sicilia, delle Ferrovie dello Stato, che collegava la stazione di Dittaino (già Assoro) a quella di Piazza Armerina e in seguito a Caltagirone attraversando molti comuni della provincia di Enna”.

TRATTA FERROVIARIA SCHETTINO-PONTE 10 ARCHI SUL SIMETO

L’Associazione Stelle e Ambiente fa escursioni nel tratto di ferrovia dismessa dalla stazione di Schettino al Ponte 10 archi sul fiume Simeto. Raduni: Info: 3288172095, 3402161035, info@stelleambiente.it.

Gruppo Fermodellistico Saccense (FIMF) Via degli Olmi 14 92019, Sciacca AG , info@aulino.it ;

Amici Ferrovia Catania AFC (aderente **FIMF**) via G D’Annunzio, 124, Catania 95128 amiciferroviacatania@tiscali.it

Gruppo Fermodellistico Milazzese (aderente **FIMF**), Via F Bert, 77, Milazzo ME 98057 ninnialegra@hotmail.it ;

Circolo Fermodellistico Palermitano (aderente **FIMF**) Pippo Tomasselli circolotomasselli@gmail.com
Via Sebastiano Lafranca, 114, Palermo.

CAMPANIA

Ferrovia Turistica Avellino – Rocchetta

(Associazione in Loco Motivi)

AVELLINO

pietro.mitrione@tin.it

avellinorocchetta.wordpress.com

Tel. 328 8477535



L’Avellino – Rocchetta è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche:

“E’ la ferrovia delle acque: attraversa e lambisce in più punti i fiumi Sabato, Calore ed Ofanto. E’ la ferrovia dei grandi vini doc: attraversa i territori, servendoli con stazioni dei comuni degli areali del Taurasi e del Fiano. E’ la ferrovia del

Parco Naturalistico Regionale dei Monti Picentini. E' la ferrovia delle aree a tutela della biodiversità. E' la ferrovia dei Borghi, della storia, della cultura e della identità territoriale”

Il 22 agosto 2016, dopo circa 6 anni di “sospensione” la tratta è stata riaperta da Rocchetta a Conza in occasione dello SPONZ FEST di Vinicio Capossela. In tale occasione il treno storico di Fondazione FS fu preso d’assalto da migliaia di persone a testimonianza di un sempre più crescente interesse per le ferrovie turistiche.

La stessa è stata inserita nell’elenco delle ferrovie turistiche previste dal disegno di legge n 1178 approvato in prima lettura dalla camera dei Deputati sulla trasformazione delle linee ferroviarie in disuso in ferrovie turistiche alla unanimità: un grande segnale di civiltà.*

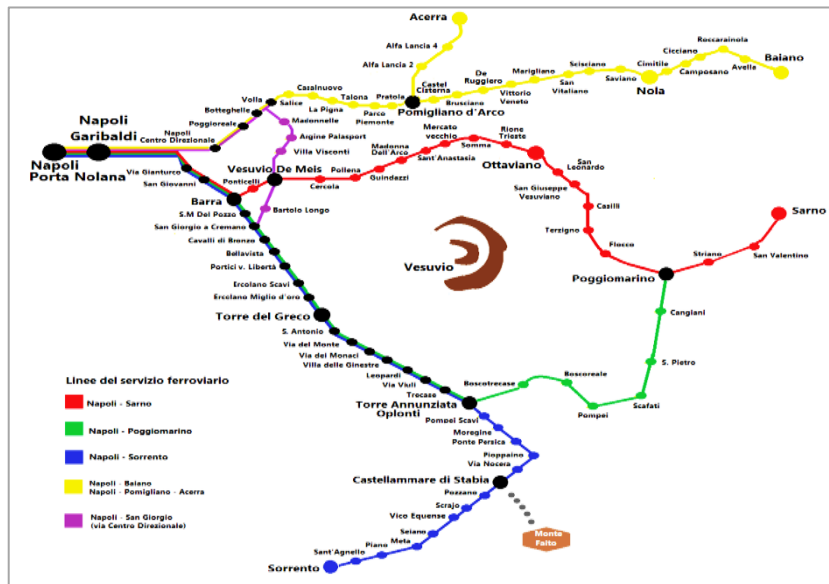
Inoltre, con apposito provvedimento la ferrovia Avellino Rocchetta è stata riconosciuta di interesse culturale ai sensi dell’art. 10 comma 3 lettera d del D. lgs 42/2004 proposto dalla Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Avellino e Salerno.

Tale provvedimento costituisce il primo esempio in Italia di dichiarazione di tutela diretta, attraverso lo strumento della dichiarazione di interesse culturale, rivolto ad un tracciato ferroviario storico del territorio nazionale, che attraversa tre regioni: Campania, Basilicata e Puglia.

Lo spirito del citato provvedimento è finalizzato, al contempo, sia alla tutela dell’integrità del tracciato per le sue valenze storiche e paesaggistiche, sia alla promozione di strategie per la sua valorizzazione, connessa allo sviluppo dei territori attraversati.



Indirizzo: **Ente Autonomo Volturmo S.R.L** Corso Garibaldi, 387 80142 Napoli ITALY Napoli Tel. +39 081
7722111 info@eavcampania.it



CLAMFER (aderente FIMF), Torre del Greco (NA) segreteria@clamfer.it, Ferromodellismo.

CALABRIA

Ferrovia indicata nella Legge Ferrovie Turistiche: Cosenza-San Giovanni in Fiore

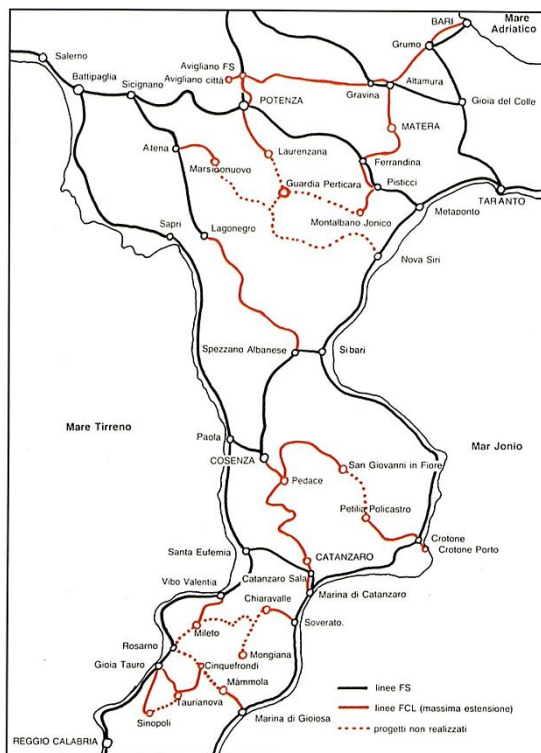


La Ferrovia Cosenza San Giovanni in Fiore è una linea ferroviaria a scartamento ridotto della Calabria che collega la città di Cosenza al suo entroterra silano raggiungendo le rinomate località montane tra cui **Camigliatello Silano**. La linea ha tutte le caratteristiche di una ferrovia di montagna, a scartamento ridotto di 950 mm, con lunghe livellette con pendenze fino al 60 per mille ad aderenza natu-rale e curve di 100 m di raggio minimo

Associazione Ferrovie in Calabria info@ferrovieincalabria.it; <http://www.ferrovieincalabria.it/> Associazione culturale di promozione del trasporto ferroviario in Calabria. Gruppo di discussione: <https://www.facebook.com/groups/179315118058/?fref=ts>

Nel 1905 con la nazionalizzazione delle ferrovie e la nascita delle Ferrovie dello Stato, la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo si era vista espropriare la propria rete, ma disponeva ancora di ingenti capitali da reinvestire il prima possibile. Dopo decenni di attese e discussioni giungeva finalmente alla progettazione esecutiva la rete secondaria dell'Italia Meridionale, approvata con la legge 580 del 21/07/1910 che ne affidava la costruzione e l'esercizio a privati. Pertanto nel 1911, la Soc. Mediterranea firmò un apposito contratto con lo stato. Nel 1915 la società assunse la denominazione di Società Mediterranea per le Ferrovie Calabro - Lucane (MCL), e ben presto intraprese la costruzione di 1271 Km di linee a scartamento 950mm; di questi, 60 erano già in realizzazione e 203 dovevano essere realizzati tramite interposizione di terza rotaia su sede preesistente a scartamento ordinario. Il piano prevedeva la realizzazione di una rete che avrebbe collegato le maggiori località Calabre, Lucane ed in parte Pugliesi, sconfinando anche in Campania,

lungo l'asse Bari - Altamura - Potenza - Guardia Perticara - Lagonegro - Spezzano Albanese - Cosenza - Catanzaro - Gioia Tauro, con varie ramificazioni.



Nel 1926 presa coscienza di un'inutilità di un piano così ambizioso, ormai non più adeguato, venne deciso, attraverso un'apposita convenzione con lo stato, di ridimensionare il tutto e di completare i lavori già iniziati. Nel 1934, quando furono sospesi i lavori, erano in esercizio 765 Km (su 1271 previsti), di cui ne facevano parte rami del tutto fini a se stessi, che di fatto non avrebbero avuto grande utilità. Nel 1956 viene completato l'ultimo tronco Camigliatello - San Giovanni in Fiore.

Nel 1961, dopo un grave incidente avvenuto presso Soveria Mannelli, lo stato riscattò tutte le concessioni alle MCL e l'intera rete passò sotto la Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie Calabro Lucane. La nuova Gestione varò un piano di ammodernamento della rete, individuando i rami improduttivi da eliminare. Questa scelta comportò così la soppressione di molte linee che furono sostituite da autoservizi. Nel 1977 si conclude simbolicamente la trazione ordinaria a vapore nelle FCL con il treno d'addio alla Lagonegro - Spezzano Albanese, da parte del GRAF. Nel 1981, a seguito dei danni causati dal sisma del 1980, viene chiusa definitivamente anche la Potenza - Laurenzana; nel 1984 nessun progetto di valorizzazione riesce ad evitare lo smantellamento della Lagonegro - Spezzano. Nel 1985 entrano in servizio le nuove automotrici M3 FIAT costruite dalle officine FERROSUD che affiancano le locomotive Diesel LM4 già in servizio dagli anni '70. Nel 1986 le FCL si scindono in FC (Ferrovie della Calabria) e FAL (Ferrovie Appulo Lucane), a nove anni dalla soppressione dell'unica linea calabro - lucana. Nel 1994 infine entra in servizio l'ultimo gruppo di automotrici: le M4 FIAT, sempre costruite dalla FERROSUD, ed in esercizio sulla tratta Bari - Altamura - Matera. Ultimo capitolo, per quanto riguarda le soppressioni, con l'inaspettata chiusura delle linee Camigliatello - S. Giovanni in Fiore e Palmi - Sinopoli S.P. nel 1997, di cui solo la prima vede transitare convogli amatoriali e turistici, per un utilizzo in questi ambiti. Nel 2002, vengono effettuati importanti lavori di ammodernamento alle infrastrutture ferroviarie, nonché ai sistemi di segnalamento e di regolazione del traffico, che portano alla scomparsa definitiva del vetusto segnalamento a disco e all'automatizzazione della maggior parte dei passaggi a livello presenti nelle linee Potentine.

Gruppo Ferromodellismo –RHEGIUM (aderente **FIMF**) Via Reggio Campi , 13 Reggio Calabria, oraziocipriani@libero.it.

FRIULI VG

La Ferrovia Sacile-Pinzano - Gemona è indicata nella Legge Ferrovie Turistiche.

Dati principali: Lunghezza:74,114 km; **Apertura:** 1914-1930; **Gestore:** Ferrovie dello Stato; **Elettrificazione:** no (eccetto il tratto Gemona del Friuli - Osoppo elettrificato a 3000 V CC); **Scartamento:** Ordinario; **Stazioni e fermate:** Gemona del Friuli, Osoppo, Majano, Cimano, Cornino, Forgaria-Bagni Anduins, Pinzano, Castelnuovo del Friuli,

Travesio, Meduno, Fanna-Cavasso, Maniago, Montereale Valcellina, Marsure, Aviano, Budoia-Polcenigo, Sacile S. Liberale, Sacile **Altre informazioni:** la linea era temporaneamente sospesa e il servizio sostituito con autobus, a causa di uno smottamento verificatosi nei pressi della stazione di Meduno (ora la frana è stata rimossa). **Stato attuale** Linea armata e in ottimo stato di conservazione. Ora è percorsa da Treni storici.

Museo Ferroviario Campo Marzio Trieste: segreteria@museoferroviariotrieste.it; Il **Museo ferroviario di Trieste Campo Marzio** è un museo triestino dedicato alla storia delle ferrovie del Friuli e della Venezia Giulia, e i relativi mezzi di locomozione, personale, sistemi di manutenzione e gestione. Sito nell'ex stazione ferroviaria di Campo Marzio, il museo è uno dei pochi in Italia completamente dedicati alle "strade ferrate"

Associazione "Vecchi Binari F.V.G." vecchibinarifvg@hotmail.it (si occupa anche del sedime della ferrovia Carnia – Tolmezzo.) L'Associazione "Vecchi Binari F.V.G." nasce nel 2012, con lo scopo di rivitalizzare il raccordo ferroviario "Carnia - Tolmezzo", non più attivo dal 1998, mediante la raccolta di mezzi storici e non. Lo scopo è quello di avvicinare soprattutto le giovani generazioni alla cultura ferroviaria in genere. L'Associazione ha uno Statuto regolarmente registrato ed ha il proprio Consiglio Direttivo eletto dai soci ogni tre anni. L'idea è nata da un gruppo di appassionati del settore, i quali erano già in possesso di un piccolo rotabile di servizio che operava sulle linee della nostra regione, il quale è stato meticolosamente restaurato dai soci, ed ora è perfettamente funzionante. Gli stessi soci, spinti dall'entusiasmo di questo risultato, hanno deciso di stringere una collaborazione con il museo ferroviario di Trieste-Campo Marzio di S.A.T. - D.L.F., di prendere contatto con la società regionale "Ferrovie Udine Cividale s.r.l." e successivamente con l'ente "Città Metropolitana di Bologna" (già provincia di Bologna), in quanto nella collezione storica di quest'ultima, era presente la locomotiva a vapore "Henschel T3" S.V. 321, costruita nel 1906 e rimasta in esercizio sulla ferrovia Carnia-Villa Santina fino al 1968. Ciò ha consentito all'Associazione, in partenariato con altre, di ottenere in comodato d'uso la stessa. Tale mezzo è ora custodito presso il deposito di Ferrovie Udine-Cividale per le successive fasi di restauro e messa in funzione.

Il Comitato Pendolari Alto Friuli, in origine denominato *Comitato Pendolari Gemona-Udine*, rappresenta e unisce persone che per motivi di lavoro o di studio utilizzano il treno in Alto Friuli e nella Pedemontana Friulana.

Il Comitato, nato su iniziativa di un gruppo di pendolari, si è costituito ufficialmente il **12 maggio 2009** e risulta iscritto all'Albo delle Associazioni del Comune di Gemona del Friuli (UD).

Il Comitato conta quasi 600 associati, gran parte dei quali pendolari lungo la linea Udine-Tarvisio. L'attività dell'Associazione si fonda sull'opera completamente gratuita e volontaria dei soci che dedicano parte del loro tempo per difendere i diritti dei Pendolari. Cerchiamo di tutelare i diritti dei Pendolari, evidenziando i disservizi e le inefficienze, proponendo suggerimenti e combattendo le ingiustizie. Il nostro Statuto è consultabile cliccando Il Comitato da anni aderisce al **Tavolo di Lavoro dei Pendolari FVG**, costituito dalla Regione FVG, dalla Direzione Regionale FVG Trentitalia, da RFI Spa e dai Comitati dei Pendolari regionali riconosciuti. Il Comitato in questi anni ha contribuito a migliorare significativamente il servizio ferroviario in Alto Friuli e in regione. Ecco alcuni risultati ottenuti:

- 01.06.2010 **Riapertura della biglietteria con operatore di Gemona del Friuli.** Risultato ottenuto grazie alla raccolta di una petizione popolare di oltre 2.200 sottoscrizioni raccolte tra maggio e giugno 2009
- 01.01.2011 **Adeguamento delle fasce tariffarie del servizio integrato Trenitalia-SAF** per i pendolari della tratta Gemona-Udine. Dopo oltre 10 anni di lotte e rivendicazioni è stata eliminata un'iniqua maggiorazione tariffaria che gravava sui pendolari gemonesi. L'adeguamento delle fasce tariffarie ha ridotto il costo dell'abbonamento di oltre 80 euro all'anno
- 2010 – 2011 Grazie alla richiesta congiunta dei Comitati Pendolari regionali, Trenitalia ha sostituito oltre 12.000 foderine dei sedili dei treni, risolvendo così il problema della sporcizia a bordo
- 2011 - 2012 **Sistemazione e riqualificazione delle pensiline dei binari Stazione di Udine:** dopo l'esposto depositato all'ASL nel giugno 2010, RFI ha provveduto a dar corso alla riqualificazione delle pensiline della stazione investendo quasi 2 milioni di euro
- 01.01.2012 **Modifica del sistema sanzionatorio e acquisto dei titoli di viaggio a bordo treno**
- Da tempo vige la prassi di garantire le coincidenze in caso di ritardo e/o di lavori lungo la linea, con particolare riguardo a quella dell'ultimo treno in partenza da Udine verso l'Alto Friuli.
- Nel corso del 2012 grazie al lavoro svolto in sede del **Tavolo di Lavoro dei Pendolari**, il Comitato ha partecipato attivamente alla programmazione del nuovo servizio di trasporto ferroviario transfrontaliero **Mi.Co.Tra. (Udine-Villach)** nonché al **processo di rinnovamento del parco rotabile regionale** (acquisto di ben 12 elettrotreni Civity nuovi da parte della Regione FVG e di 4 treni Vivalto da parte di Trenitalia); materiale rotabile che entrerà in servizio nei primi mesi del 2013

Il Comitato è in prima fila per richiedere la **riapertura della linea Gemona-Sacile** e in particolare il trasferimento della proprietà della linea dallo Stato alla Regione, affinché quest'ultima la gestisca in maniera autonoma per un rilancio socio-economico che risulti sostenibile per il Territorio Il Comitato ha aderito al **PATTO NAZIONALE DEI PENDOLARI ITALIANI**. Potete scrivere comitatopendolarialtofriuli@gmail.com - *Presidente: Giorgio Picco*

Gruppo Fermodellistico Triestino, (aderente FIMF) paolo.mayer@gmail.com, Museo Ferroviario Campo Marzio Trieste cap 34123.

LOMBARDIA

La **Ferrovia Palazzolo–Paratico** (è una delle Ferrovie indicata nella Legge delle Ferrovie Turistiche) è una linea ferroviaria collegante Palazzolo sull'Oglio con la zona del basso lago d'Iseo. L'infrastruttura ferroviaria è gestita da RFI. Il traffico merci è inesistente, mentre il traffico passeggeri è gestito dalla **FTI - Ferrovie Turistiche Italiane** in ambito turistico festivo e stagionale.



Ferrovia del Basso Sebino (FTI) TRENI TURISTICI PER IL LAGO D'ISEO



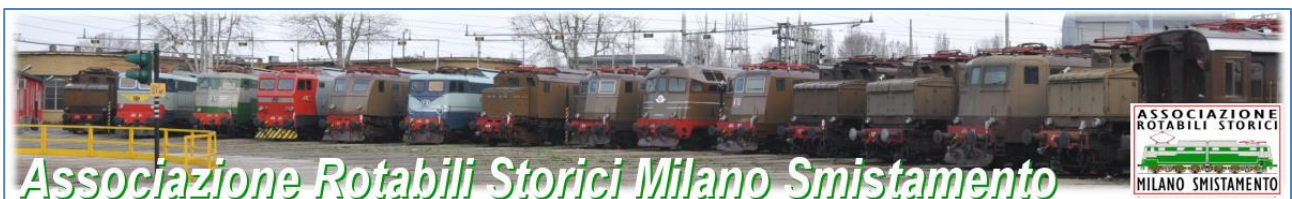
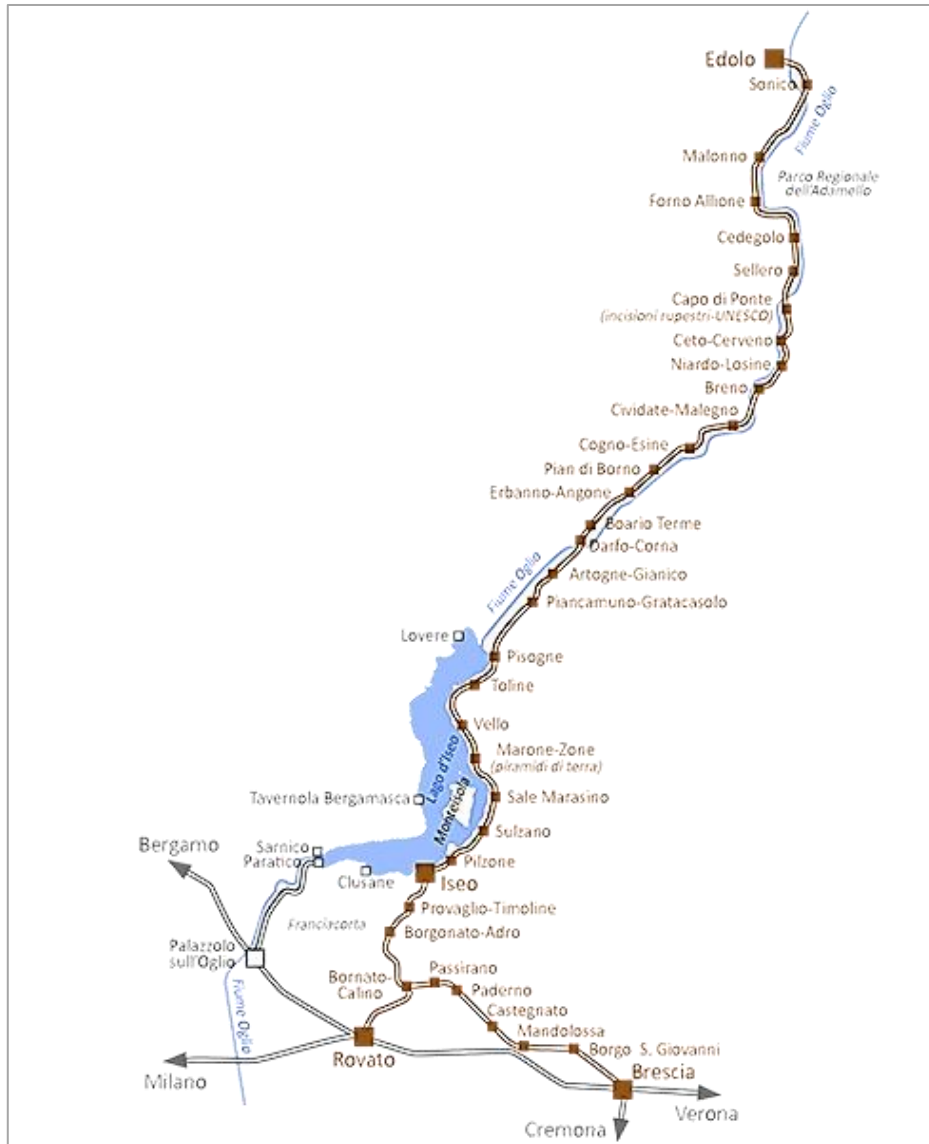
Treno BLU è l'iniziativa della Ferrovia del Basso Sebino che si svolge lungo la linea Palazzolo s/O - Paratico Sarnico (al confine tra le province di Bergamo e Brescia), rimasta chiusa per quasi trent'anni e riaperta al traffico viaggiatori nel 1994. Ciò fu possibile, primo esempio del genere in Italia, grazie ad una inedita collaborazione tra le Ferrovie dello Stato e l'Associazione FBS (nata appositamente), con il contributo di alcuni Enti Locali. Al viaggio in treno lungo la linea che costeggia il fiume Oglio, è spesso abbinata un'escursione in battello sul Lago d'Iseo o un pranzo a base di prodotti tipici. Da alcuni anni il servizio si svolge esclusivamente con treni storici a vapore che, al traino di una sbuffante locomotiva con le sue carrozze d'epoca risalenti agli anni '30 del secolo scorso, è ancora capace di riportare indietro nel tempo, tra atmosfere di antico fascino. E-mail: prenotazioni@trenoblu.it Telefono: +39 035 4175180

FERROVIA TURISTICA CAMUNA (FTI)



L'attuale terza Sezione FTI è la FTC - Ferrovia Turistica Camuna. La nuova Associazione nasce nell'ottobre 2006 con lo scopo primario di valorizzare la linea Brescia - Iseo - Edolo (di FNM - Ferrovie Nord Milano e gestita da Trenord), soprattutto nella tratta oltre Pisogne, corrispondente a quello che è da sempre considerato il territorio "camuno" per eccellenza, tanto che le principali testimonianze di questa civiltà sono tutelate dall'UNESCO. La valorizzazione di questa

tratta che dall'azzurro del Lago d'Iseo, attraversando il verde della Valle Camonica, arriva al bianco delle pendici dell'Adamello, ha un duplice significato strettamente connesso. Infatti può contribuire ad incrementare i viaggiatori sui treni grazie a nuove iniziative turistiche mentre nel contempo l'utilizzo dei servizi ferroviari può favorire lo sviluppo turistico di un territorio ricco di panorami, natura, prodotti tipici che il treno permette di conoscere con la giusta calma ed il dovuto tempo. e-mail: camuna@ferrovieturistiche.it Telefono: +39 338 8577210



Contatti Presidente: Ambrogio Mortarino ambrogio.mortarino@milanosmistamento.com Segretario: Marco Rossi marco.rossi@milanosmistamento.com Webmaster : Claudio Cleri claudio.cleri@milanosmistamento.com

Ex Ferrovia Breccia Grandate/Malnate. Circolo Culturale DIALOGO Olgiate Comasco

Presidente Mari Bernasconi, Cell. 3480636534, mari.bernasconi@tiscali.it; **COMO in TRENO**: info@comointreno.it e **IUBILANTES Como**: iubilantes@iubilantes.it, www.iubilantes.eu; Tel. 031 279684.

Ex Ferrovia Saronno - Seregno, Fiab-Ciclocittà Saronno, info@fiabsaronno.it- Tel. 0332 812059.

Associazione Ferrovia Val Brembana (Bergamo) Alessandro Gervasoni tel. 3291770171, info.associazionefvb@gmail.com.

Museo Designer Ceramico Cerro di Laveno Lago Maggiore:

Architetto Maria Grazia Spirito: Indirizzo: Lungolago Perabò, 5, 21014 Laveno-Mombello VA, Lago Maggiore. Telefono: 0332 625551; Informazioni: segreteria@midec.org; conservatore@midec.org; Sito: www.midec.org Pagina facebook: <https://www.facebook.com/midec/> ;

Volandia e Museo Trasporto Europeo "Francesco Ogliari" Dottoressa Delia Durione Responsabile Rapporti Culturali: delia.durione@volandia.it; Daniele dalla Costa, (responsabile allestimenti) dragodelverbano@gmail.com;

AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Lombardia: Giuseppe Maniscalco (segretario) aec.italia.lombardia@gmail.com; Giuseppe Cereda (vice-segretario) giuseppecereda40@gmail.com; web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/lombardia/>

CIFI, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, Milano, Stazione Centrale FS, rivoira@cifimilano.it;

ALDAI, COMITATO ITL – Infrastrutture, Trasporti e Logistica, Milano (ingegnere Bernardo) ComitatoTrasporti@gmail.com;

Ex Ferrovia Castellanza VA – Mendrisio (Svizzera). La ferrovia di Valmorea era una linea ferroviaria internazionale che alla sua massima estensione collegava Castellanza, in provincia di Varese, a Mendrisio, nel Canton Ticino, Svizzera.

Il Club del San Gottardo (Svizzera) è un Associazione - Impresa Ferroviaria che opera su base esclusivamente volontaria il cui fine è quello di organizzare treni turistici lungo la vecchia linea della Valmorea e lungo l'asse del San Gottardo per promuovere il turismo in Ticino e nella vicina Lombardia.

Per svolgere questa attività, dispongono di vario materiale rotabile fra i quali si ricorda il treno storico Gotthard Bahn con le due vaporiere Tiger li E3/3 8463 e 8501 del 1904 e del 1910, una vaporiera Eb 3/5 8556 in restauro, il cocodrillo Ce 6/8 II del 1922 in restauro, una locomotiva diesel DE500-02 ex Ferrovie Nord Milano, una locomotiva diesel Em836 ex SZU, quattro carrozze a 4 assi delle Ferrovie Nord Milano (tipo Az del 1924) e altre carrozze SBB e carri storici.

L'associazione Organizza viaggi aperti al pubblico lungo la tratta Mendrisio-Malnate Olona e verso il San Gottardo, nonché trasferte per gruppi e comitive.



clubsangottardo@ticino.com info@clubsangottardo.ch - Informazioni: Tel: 0041 76 737 73 83

L'Associazione Amici della Ferrovia Valmorea



(Contatti: amicidellavalmorea@hotmail.it – www.amicidellavalmorea.it - Tel. 347 1153089, Sede Sociale dell'Associazione è nella ex stazione di Castiglione Olona) nata nel gennaio del 2004, centesimo anniversario dell'inaugurazione del primo tratto della linea, è costituita da un gruppo di volontari, animati dalla medesima passione per la storica linea Castellanza-Mendrisio e per l'ambiente che la circonda. I fini associativi, apolitici e non lucrativi, indicati dallo Statuto, sono:

- Divulgare la conoscenza della storia, delle tradizioni, dei documenti legati alla Ferrovia Valmorea;
- Promuovere il recupero funzionale, l'esercizio turistico e la tutela ambientale e storica della linea.

Queste finalità vengono perseguite con grande impegno e determinazione, attraverso un intenso programma di incontri culturali con il pubblico e con le amministrazioni locali, per risvegliare e mantenere vivo l'interesse per tutti gli aspetti storici, culturali e ambientali legati alla ferrovia stessa; inoltre, gruppi di lavoro, espressamente creati, si occupano della organizzazione e promozione turistica sulla tratta già in esercizio, delle visite e della sorveglianza della linea per prevenire inquinamenti e abusi e soprattutto svolgono un'assidua azione di spinta, presso Ferrovie Nord, Regione Lombardia, Provincia di Varese e Comuni per il proseguimento dei lavori di ripristino funzionale sulla tratta non ancora recuperata.

La sede sociale dell'associazione è nella ex stazione di Castiglione Olona, con l'attiguo magazzino merci, l'unico edificio storico salvaguardato dalla demolizione, distaccamento presso il vecchio casello n° 5 di Castelseprio, mentre la sede operativa è in stazione Rodero/Valmorea per i treni speciali.

La **ferrovia di Valmorea** era una linea ferroviaria internazionale che alla sua massima estensione collegava Castellanza, in provincia di Varese, a Mendrisio, nel Canton Ticino. Dal 2007 è attivo un servizio turistico lungo la tratta Malnate Olona-Mendrisio; la tratta Stabio-Mendrisio, raddoppiata ed elettrificata, dal 2014 è percorsa dai treni della Rete celere del Canton Ticino.





Tratto di Ferrovia nei pressi di Solbiate Olona

La concessione per la costruzione e l'esercizio della Castellanza-Malnate fu ottenuta dalla Società Anonima per la Ferrovia Novara-Seregno (FNS) che già aveva in concessione l'infrastruttura della linea omonima.

Il primo tratto, da Castellanza a Cairate, fu aperto il 18 luglio 1904. Il 31 dicembre 1915 fu inaugurata la tratta da Cairate-Lonate Ceppino a Malnate, autorizzata con regio decreto n. 18 del 5 gennaio 1913 e il 31 dicembre 1915 fu la volta della sezione fino a Valmorea che comprendeva la caratteristica stazione di Malnate, nei pressi del quale veniva sottopassata la Saronno-Laveno.

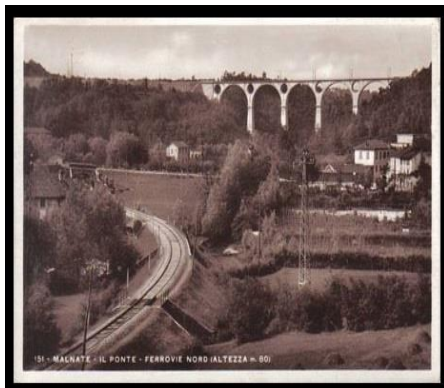
L'anno successivo, l'esercizio della linea fu ceduto dalla FNS alle Ferrovie Nord Milano. Frattanto si era costituita una società ad hoc con il compito di costruire il tronco ferroviario sul territorio svizzero. La Valmorea-Mendrisio fu aperta il 28 giugno 1926 conferendo all'intera linea la funzione di importante via di comunicazione internazionale. Nel 1928, su ordine del governo fascista, la ferrovia fu fatta terminare a Valmorea, chiudendo la frontiera italo-svizzera di Santa Margherita di Stabio. In territorio svizzero la ferrovia rimase in uso come raccordo industriale.

Privata ormai la linea della sua funzione di collegamento internazionale, nel 1938, il capolinea dei treni passeggeri fu arretrato a Cairate, mentre le merci proseguivano fino a Malnate. L'anno successivo, il capolinea della ferrovia fu posto a Castiglione Olona. Il servizio passeggeri fu chiuso definitivamente nel 1952.

Il 16 luglio 1977 anche il traffico merci fu soppresso in conseguenza della chiusura della Cartiera Vita Mayer di Cairate, principale cliente del servizio, e dello scarso interesse delle altre aziende della valle a mantenere in esercizio la linea ferroviaria. In seguito più volte venne prospettata la riapertura della linea, portando nel 1980 ad un apposito stanziamento per il relativo studio.

Nel 2010 la stazione di Castellanza, ubicata in Piazza XXV Aprile, fu dismessa in seguito all'apertura della tratta che attraversa l'omonimo comune in sotterranea e sostituita da un nuovo impianto, sempre sulla linea Novara-Seregno, ubicato in Via Morelli.

Dal 1° dicembre 2008 al 31 maggio 2014, la tratta Mendrisio-Stabio venne interessata dai lavori di raddoppio ed elettrificazione connessi alla nuova ferrovia Mendrisio-Varese; nell'ambito di tale progetto, dal 2014 la tratta Stabio-Mendrisio è percorsa dai treni suburbani dai treni effettuati da TiLo in servizio sulla Rete celere del Canton Ticino.



Stazioni e Fermate



per Immensee



0+000 Mendrisio



per Chiasso



0+940 Autostrada A2 - Strada europea E35



8+574 torrente Laveggio



1+970 Ligornetto-Genestrerio † 1928



3+579 Stabio



per Arcisate (in costruzione)



$\frac{31+194}{5+148}$ confine Italia-Svizzera




















28+815 Valmorea



26+133 Cantello



23+859 fiume Olona

	23+726 <u>Malnate Olona</u>
	23+353 <u>ferrovia Saronno-Laveno</u> e <u>linea FNM per Como</u> † 1966
	22+146 <u>Bizzozero-Gurone</u>
	19+842 <u>Lozza-Ponte di Vedano</u>
	18+174 <u>Castiglione Olona</u>
	14+614 <u>Torba-Gornate Olona</u>
	10+575 <u>Cairate-Lonate</u>
	8+991 <u>Cairate-Bergoro</u>
	8+574 fiume <u>Olona</u>
	7+680 <u>Fagnano Olona</u>
	6+556 <u>Fermata Candiani</u>
	5+758 <u>Gorla Maggiore</u>
	4+801 <u>Solbiate Olona</u>
	3+731 <u>Gorla Minore</u>
	2+668 <u>Prospiano</u>
	1+872 <u>Marnate-Olgiate Olona</u>
	1+351 <u>Autostrada A8 - Strada europea E62</u>



Linea Novara-Saronno * 2010



0+000 Castellanza Linea Novara-Saronno † 2010

La ferrovia Varese Porto Ceresio. legambientevalceresio.onlus@pec.it - Tel. 335 6838573.;

ex Ferrovia Voghera - Varzi. : Escursioni naturalistiche codibugnolo@hotmail.it - www.associazione-codibugnolo.com
- Tel. 333 2648723 - 347 8823023.;

ex Ferrovia Maneggio-Pollezza: leccociclabile@gmail.com - www.fiab-leccociclabile.it - Tel. 338 3094787.:

Ex Ferrovia Valmorea Malnate. Legambiente Malnate VA e Legambiente Varese (in bici o a piedi, sul futuro tracciato della ciclo-via a monte dei Mulini dei Gurone, lungo il corridoio della ex ferrovia della Valmorea. Un'iniziativa organizzata nell'ambito del progetto "L'Anello su fiume", con cui Legambiente Varese sta riportando in attività l'area dei Mulini di Gurone) ferrary@alice.it o 3493288079 - legambientemalnate@gmail.com o 3201556468.

Comitato Rivarossi Ing. Rossi Como. Professor Vittorio Mottola vittoriomottola@hotmail.it.

ex Ferrovia Mantova-Peschiera. segreteria@avts.it - www.avts.it - Tel. 349 7470943. **Associazione Ferrovia Mantova Peschiera** La ferrovia Mantova-Peschiera era una linea in concessione che collegava la città lombarda di Mantova alla cittadina veronese di Peschiera del Garda fra il 1934 e il 1967 percorrendo le valli del Mincio. <http://www.associazionefmp.it/>; info@associazionefmp.it.

Museo Saronno. Il Museo delle industrie e del lavoro del Saronnese. museo.industrie@teletu.it, Telefono: 02 9607459, www.museomils.it, è un museo dedicato alla storia e allo sviluppo delle industrie di Saronno, ospitato all'interno degli edifici delle ex officine Ferrovie Nord Milano, nei dintorni della stazione ferroviaria cittadina (INDIRIZZO: Via Don Griffanti n. 6). La ricca collezione del Museo comprende alcuni oggetti pregiati:

- La E600.06, parte alla prima serie di locomotive elettriche FNM (1928-29);
- L'elettromotrice EB700.09, parte della prima serie di elettromotrici elettriche (1928-33), accoppiata con rimorchio 810 del dopoguerra;
- Una carrozza passeggeri a carrelli del 1922 e 4 carri merci di vario tipo, di cui 3 attrezzati per esigenze di manutenzione della rete FNM;
- La carrozza di servizio X0011, esemplare unico, per la verifica della linea aerea elettrica, ricavata a partire da una vettura a due assi d'inizio Novecento;
- L'Apparato Centrale di Manovra di scambi e segnali, tipo Max Judel, che per un secolo ha regolato i movimenti alla stazione di Milano Cadorna, dal 1895-1995: recuperato dai volontari del museo, è composto da banco a 39 leve, quadro luminoso, avvisatori acustici e uno scambio che può essere manovrato a scopo dimostrativo;
- La tettoia liberty un tempo all'ingresso della stazione di Saronno.

Verbano Express Luino. L'Associazione Verbano Express nasce con atto pubblico nel 1992 per iniziativa di alcuni appassionati di ferrovia. Scopo dell'Associazione è il reperimento, il restauro e la conservazione di veicoli ferroviari che in passato hanno prestato servizio lungo le linee ferroviarie del Verbano. Nel 1998 viene fondato il **Museo Ferroviario del Verbano**, al quale è stato affidato tutto il materiale rotabile dell'associazione. Tutti i lavori di restauro e manutenzione dei rotabili sono svolti da soci che prestano volontariamente la propria opera presso la sede di Luino (VA).

Indirizzi: Sede operativa: Piazza Marconi, 1 c/o Stazione R.F.I. - 21016 Luino (VA); Sede legale: Via Fratelli Cervi, 29 - 21010 Germignaga (VA).

Recapiti telefonici: +39 333/5447914 - +39 348/5942829;

Indirizzi email: Informazioni generali: info@verbanoexpress.it Informazioni per viaggi e manifestazioni: viaggi@verbanoexpress.it; Informazioni relative alle attività museali: direttoremuseum@verbanoexpress.it;

Gruppo Fermodellistico Milanese (affiliato **FIMF**) Via Gabbro 6/A Milano info@gfm.it online www.gfmonline.com
 Nell'ampia sede situata presso il plesso scolastico "Gianni Rodari" nelle vicinanze della stazione Affori, è possibile ammirare il plastico sociale in scala HO conformato ad ovale, per la parte bassa, con 3 anelli concentrici alimentati in cc analogico, mentre la parte superiore presenta un tracciato ad anello ripiegato su se stesso, con due elicoidali alle estremità. Le dimensioni sono 10x2,5 m. E' presente anche un piccolo plastico in stile alpino a scarta-mento ridotto HO mentre è in costruzione un plastico modulare in scala N. La sede è aperta nelle serate di martedì-giovedì e sabato;

Gruppo Italo Briano (affiliato FIMF) Via G. Pastorelli 4/b 20143 Milano pace.it@tiscalinet.it www.see.it/ok/gib
 (in attesa di notizie);

ACT Associazione Culturale Trasporti

L'Associazione, nota anche come "Gli amici del tram di Milano", fondata nel 1985, è dedicata al trasporto pubblico locale e specializzata nell'organizzare viaggi in tram. Ha la propria sede presso il Deposito Baggio dell'ATM e partecipa alle due mostre di Novegro dove vengono proposti impianti tramviari in scala.

Associazione Fermodellisti Greco Pirelli c/o la stazione FS di Milano Greco Pirelli, Piazzale Egeo 8 20126 Milano. Tel 02 66982108;

Bollate: Gruppo Modellisti e collezionisti S. Martino Via Silvio Pellico andrea.brazzo@libero.it. L'Associazione, nata nella primavera del 1991, ha come scopo principale la costruzione di modelli di ogni genere e in varie scale e divulgare naturalmente l'hobby del modellismo. Per quanto ci riguarda è stato assemblato un plastico modulare con il quale partecipano ad eventi e manifestazioni locali. Le riunioni avvengono solitamente il primo ed ultimo venerdì del mese presso la sede sociale;

Chiaravalle Milanese: Associazione modellisti Chiaravallese. Nata nel 2002, questa Associazione spazia in tutte le branche del modellismo statico e dinamico organizzando corsi e mostre e preoccupandosi soprattutto di divulgare il modellismo come attività culturale e di svago. La sede è sita in Piazza Pertini 4/a ed è normalmente aperta il venerdì sera dalle 21 alle 23 e il sabato dalle 16 alle 19.

Gruppo Ale 883 www.ale883.it sede legale Sondrio, mentre la sede operativa è a Tirano. Gruppo creato per la raccolta di fotografie e video relative all'ultra quarantenne Gruppo di elettromotrici che hanno prestato servizio su quasi tutte le linee italiane;

FIMF

Federazione Italiana Modellismo Ferroviario

presidente@fimf.it, segreteria@fimf.it, tesoreria@fimf.it, gadget@fimf.it, bollettino@fimf.it, newsletter@fimf.it.

segreteria 333 817 0501

VENETO

ASSOCIAZIONE VENETA TRENI STORICI

CONTATTI

Sede legale (Nuovo indirizzo):

Via Fossa Crear, 20/D - 37057 San Giovanni Lupatoto (VR) – Italia - C.F. 93123010238

Sede operativa di Verona:

Deposito Locomotive di Verona S. Lucia - *Telefono sede operativa: 045.802.3588 mattino: giovedì*
Fax sede operativa: 045.802.2554

Sede operativa di Venezia:

Deposito Locomotive di Venezia Mestre

Internet:

www.avts.it – segreteria@avts.it.

Facebook: www.facebook.com/avts1;

Associazione Società Veneta Ferrovie. Società Veneta Ferrovie è una associazione di appassionati di ferrovie che si prefigge di valorizzare la cultura ferroviaria attraverso lo studio della storia, della tecnica e della socializzazione che le ferrovie hanno apportato, apportano ed apporteranno alla crescita economica e sociale del Triveneto.

Il nome dell'associazione viene dalla "Società Veneta Lavori Pubblici", poi "Società Veneta per l'Esercizio di Ferrovie Secondarie", la storica società che al momento della creazione delle FS era la quarta compagnia ferroviaria italiana dopo le tre Reti, Adriatica, Mediterranea e Sicula. Aveva sede a Padova in Piazza Eremitani e Padova conserva ancora alcuni segni delle sue linee secondarie e tramvie della sua presenza come in Viale Morgagni e Via Facciolati, se non addirittura nella toponomastica ("piazze delle ex Guidovie")

L'obiettivo dell'associazione è di mantenere la memoria Storica di ciò che le ferrovie sono state nel Veneto anche attraverso la conservazione dei rotabili e delle infrastrutture rimaste.

L'Associazione ha la sua sede nella (ex) Cabina A della **Stazione di Padova**, accessibile da **via Frà Paolo Sarpi**.
Indirizzo: Via Annibale da Bassano, 24 - 35135, Padova.

Ferrovie Adria – Mestre: La **ferrovie Adria - Mestre** è una linea ferroviaria regionale che collega la città di Adria con la località di Mestre, nel comune di Venezia. Tra le poche linee superstiti della rete della cessata Società Veneta, è gestita da Sistemi Territoriali (ST) sia per quanto riguarda l'infrastruttura che per l'esercizio.);

AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Veneto-Trentino Alto Adige: Luciana Corso Perdonà (segretario) luciana.corso@fastwebnet.it, web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/veneto/>

Gruppo Fermodellistico Mestrino Piazzale Olimpia MESTRE- Venezia, Indirizzo e-mail: 851112@virgilio.it;

Fermodel Club Portogruaro (aderente FIMF) Via Zappetti 5 Portogruaro Venezia info@fermodelclub.it;

Gruppo Fermodellistico Trevigiano (aderente FIMF) DLF Treviso via Benzi 86 g.f.t.gruppo@gmail.com .

Il **Club Amatori Ferrovie di Rovigo - Clamferr** si è costituito nel 1992 intorno ad un nutrito gruppo di appassionati che fino ad allora avevano sviluppato solo singolarmente il loro interesse per il mondo dei treni e delle ferrovie in generale.

Questo interesse è stato sicuramente alimentato dalla presenza in Polesine di importanti reti di collegamento su rotaia che attraversano trasversalmente il suo territorio da nord a sud (la linea Venezia - Bologna) o che lo percorrono longitudinalmente (la linea Verona - Rovigo - Chioggia) da quasi un secolo. Questa interesse è anche sicuramente alimentato dal legame che si è instaurato tra i Polesani e questo straordinario mezzo di trasporto e con il suo potere evocativo che rimanda inevitabilmente alle fasi più importanti ma anche drammatiche della storia della nostra terra.

Allo studio delle ferrovie e del modellismo ferroviario, quest'ultimo spesso confuso con una puerile attitudine al gioco, il **Clamferr** dedica tutte le sue attività, organizzando rassegne, proiezioni di materiale documentario, incontri di studio ma anche e soprattutto la realizzazione di plastici e modelli in scala che hanno avuto anche l'onore della pubblicazione su importanti riviste del settore.

La sede del **Clamferr** è collocata all'interno della Stazione Ferroviaria di Rovigo, sul primo binario accanto all'ufficio movimento, in due locali messi a disposizione dal DLF di Rovigo a cui il club è associato. Nella sede è possibile visitare, nelle sere del **Martedì** e del **Venerdì** di ogni settimana e la mattina della **prima Domenica** di ogni mese, un interessante plastico ferroviario di ambientazione italiana, allestito dai soci, dove corrono decine di convogli. **Indirizzo Piazzale Riconoscenza 5, Rovigo.**

EMILIA ROMAGNA

CIFI, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, Bologna, cifi.bologna@gmail.it; cifi.bologna@libero.it; giovannimarchi@inwind.it (Ingegnere del CIFI Bologna);

Tratta: San Marino - Rimini. Associazione treno bianco azzurro r.s.m. info@trenobiancoazzurro.sm - www.facebook.com/groups/1528054287444765/ - Tel. 337 1006372.;

Ferrovia (incompiuta) Rolo-Mirandola, tasilvano@alice.it -Tel. 345 7215135;

Museo della Ferrovia di Forlì (aderente FIMF) esposizione di attrezzi, diorami, plastici in miniatura, ferromodellismo, a due passi dalla stazione di Forlì. In mostra 50 cimeli a cura degli "Amici del treno" amicideltreno@libero.it, Piazza Martiri Ungheria Forlì.

SAFRE Sodalizio Amici Ferrovie Reggio Emilia (aderente FIMF) info@safre.it Via Giambattista Vico, 29, 49124 Villa Cella di Reggio Emilia RE

L'Associazione Treni Storici Emilia Romagna – Adriavapore è un gruppo di appassionati di treni e ferrovie che si prefiggono di valorizzare la cultura ferroviaria attraverso lo studio della storia, della tecnica e dello sviluppo del territorio segnato dal passaggio della ferrovia nelle diverse fasi della storia dell'Emilia Romagna e non solo. Nata nel 1998, per i tredici anni consecutivi ha collaborato con Trenitalia, attraverso una apposita Convenzione, al recupero, mantenimento ed esercizio di un cospicuo parco di rotabili storici. Attualmente, l'Associazione collabora con Fondazione FS per il mantenimento, il restauro e l'impiego dei mezzi storici di Trenitalia e per l'organizzazione di viaggi con treni d'epoca attraverso il territorio dell'Emilia Romagna. **Via G. Pallavicini, n. 18 48121 Ravenna** adriavapore@gmail.com .

Amici Suzzara Ferrara (FIFTM) la ferrovia è attiva ed è gestita da; FER – Ferrovie Emilia Romagna Via Zandonai, 4 - 44124, Ferrara - Email: info@fer.it PEC: fer@legalmail.it



Gruppo Romagnolo Feramatori (aderente FIMF) Forlì .

AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Emilia Romagna: Lanfranco Santecchia (segretario), mail lsantecchia@alice.it , web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/emilia-romagna/>

MOLISE

Ferrovia Turistica Sulmona – Carpinone “La Transiberiana” (indicata nella Legge delle Ferrovie Turistiche) **Associazione Culturale Le Rotaie.** Isernia. prenotazioni@lerotaie.com - www.lerotaie.com - Tel. 340 0906221.

“Dopo aver visto da vicino la propria fine, la ferrovia Sulmona-Carpinone è tornata a nuova vita con il progetto Binari Senza Tempo della Fondazione Ferrovie dello Stato Italiana. Lavori di manutenzione sulla tratta e parco rotabili storici

ricoverati presso l'officina di Sulmona garantiscono oggi la fruizione della linea per l'esercizio turistico, attraversando i borghi d'arte e gli incomparabili scenari naturalistici offerti dalle montagne d'Abruzzo e Molise.

Dal dicembre 2011 non circolano più treni ordinari sulla linea: l'associazione culturale Le Rotaie da anni si batte affinché una delle tratte più belle del nostro Paese venga valorizzata con progetti di turismo su rotaia in connubio con il servizio di trasporto pubblico per le comunità residenti.”

ABRUZZO

La **ferrovia Sangritana** o **ferrovia Adriatico-Sangritana** è una piccola rete ferroviaria regionale a scartamento **ordinario** dell'Abruzzo. Dal 2000 è gestita dalla Ferrovia Adriatico Sangritana, che vi opera in qualità sia di gestore dell'infrastruttura sia di impresa ferroviaria. Sono operative solo le tratte San Vito/Lanciano (RFI)-Lanciano (stazione via Bergamo) (passeggeri), Ortona Marina-Caldari (merci) e Fossacesia-Archi (merci). La linea "storica" fino a Castel di Sangro è in atto interrotta per ricostruzione. **Indirizzo FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA SPA** Via Dalmazia, 9 66034 Lanciano (CH) – Italia; **Email:** sangritana@sangritana.it **Web:** www.sangritana.it.

L'Associazione Culturale Amatori Ferrovie di Montesilvano – PE- (ACAF), Piazza a beni 95/1, tel. 085 44 83 160, webmaster@acaf-montesilvano.com, <http://www.acaf-montesilvano.com/> costituita da un primo gruppo di soci fondatori nel settembre 2002, si prefigge una serie di scopi di tutela, salvaguardia e valorizzazione della cultura ferroviaria italiana, con particolare riguardo al vissuto abruzzese del secolo Novecento. Se in principio si poneva il fine di esaltare l'arte del modellismo ferroviario, nel 2009 ha inaugurato il primo sito di preservazione cittadino: IL MUSEO DEL TRENO, terzo sulla costa adriatica dopo Trieste "Campo Marzio" e Lecce. Fondamentale risulta essere il concorso dell'Amministrazione Comunale di Montesilvano che dall'Atto Costitutivo ha assunto l'onere di sostenere logisticamente l'iniziativa di Acaf. Anche altri Enti Pubblici come Regione e Provincia, la Fondazione Pescara Abruzzo, diversi operatori economici privati hanno sempre assicurato migliori supporti.

BASILICATA

la **Ferrovia (incompiuta) Ferrandina–Matera**, delle Ferrovie dello Stato. ilciclaminomatera@libero.it-www.falconaumann.it - www.ilciclaminomatera.it

AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Puglia-Basilicata: Antonella De Benedetto (segretario), mail a.debenedetto@trenitalia.it, web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/puglia/>

SARDEGNA

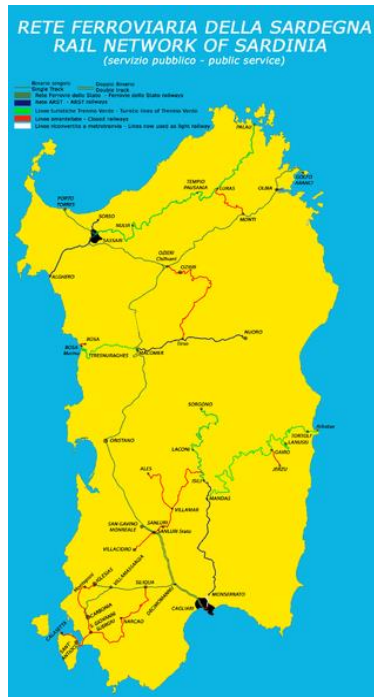
Ferrovie indicate dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche:

Ferrovia Mandas-Arbatax è una linea ferroviaria turistica a scartamento ridotto della Sardegna, gestita dall'ARST nell'ambito del servizio Trenino Verde. Si tratta della più lunga ferrovia turistica d'Italia, nonché della più lunga linea a scartamento ridotto d'Europa.(vedi carta ferroviaria sotto esposta);

Ferrovia Isili-Sorgono La Isili-Sorgono è una linea ferroviaria turistica a scartamento ridotto della Sardegna, gestita dall'ARST nell'ambito del servizio Trenino Verde (vedi carta ferroviaria sotto esposta);

Ferrovia Sassari-Palau Marina La **Sassari-Tempio-Palau** è una linea ferroviaria a scartamento ridotto della Sardegna, attiva come ferrovia turistica del Trenino Verde. L'infrastruttura nacque per dotare vari comuni della Gallura di un collegamento ferroviario con Sassari, compito che mantenne sino al 1997, anno di destinazione di gran parte del tracciato alla sola attività turistica, per cui l'intera linea è esclusivamente utilizzata a partire dal 2015;

Ferrovia Macomer-Bosa La **ferrovia Macomer-Bosa** è una linea ferroviaria turistica a scartamento ridotto della Sardegna, gestita dall'ARST nell'ambito del servizio Trenino Verde. La linea tuttavia termina dal 1995 nello scalo di Bosa Marina, visto che la tratta tra questa stazione e quella di Bosa non è più percorribile.



FMS, Ferrovie Meridionali Sarde: Geometra Giorgio Sotgia, già Funzionario Ferrovie Meridionali Sarde Iglesias (esperto dell'ex ferrovia Sant'Antioco-Carbonia, smantellata nel 1974): giorgios1946@alice.it;

“Agli inizi del secolo la Sardegna Sud Occidentale – il Sulcis – era un territorio praticamente tagliato fuori dal resto del mondo civile per la quasi totale mancanza di vie di comunicazione e di qualsiasi sistema di trasporto organizzato. Un abitante della zona, per raggiungere Cagliari doveva intraprendere un viaggio della durata di un giorno. Questa situazione non favoriva certo la scomparsa della depressione economica secolare in cui la regione versava e che si traduceva in uno stato di miseria largamente diffusa, il che, unito ad una profonda ignoranza, costituiva anche terreno fertile per la delinquenza.

Intorno all'anno 1910 cominciarono tuttavia a concretizzarsi le prime iniziative atte a rompere l'isolamento e vennero presentate due domande di concessione per la costruzione e l'esercizio di due linee ferroviarie a scartamento ridotto, necessarie per le zone estrattive. Infatti, la regione del Sulcis Iglesias fin dalla dominazione fenicia era un'importante zona estrattiva, da cui si ricavano metalli come piombo ed argento.

L'attività mineraria fu sempre caratterizzata da periodi di grande coltivazione dei giacimenti, a periodi di pressoché totale inattività. Con l'avvento dell'epoca industriale e lo sfruttamento del vapore a fini produttivi soprattutto come mezzo di propulsione, si cercò di impiegarlo nel trasporto del minerale, rendendo molto appetibili alcune miniere fino ad allora non economicamente convenienti per problemi di comunicazione. Con queste premesse si iniziarono a progettare le prime linee ferroviarie percorse da locomotive a vapore.

Dopo anni di dibattiti nel primo decennio del Novecento si diede avvio allo studio di un troncone ferroviario che collegasse il Sulcis con Cagliari. Così vennero presentati due progetti alternativi. Il primo era elaborato dalla Ditta Cugnasca, e si fondava su un collegamento che partiva da Siliqua ed arrivava fino a Calasetta, passando per Santadi. Il secondo progetto prevedeva un collegamento che partiva da Cagliari arrivava fino a Capoterra da dove avrebbe proseguito per Pantaleo e Santadi utilizzando in parte il tracciato della linea ferroviaria che collegava La Maddalena Spiaggia alla miniera di San Leone e proseguisse dopo Santadi fino a Calasetta. Tale percorso misurava 92 Km da Cagliari a Calasetta contro i 110 della Cagliari Decimomannu – Siliqua (Ferrovie Reali scartamento ordinario) e Siliqua – Calasetta (Cugnasca scartamento ridotto) Malgrado la maggiore economicità della proposta Vanini e pur ritenendo

tutti e due i progetti validi il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici optò per il progetto Cugnasca. L'11 dicembre 1914 a Roma nacque la Società delle ferrovie Meridionali Sarde.

L'insorgere del primo Conflitto Mondiale allungò i tempi di realizzazione e solo nel 1923 iniziarono i lavori che terminarono tre anni dopo con l'inaugurazione della Santadi – Palmas Suergiu (l'attuale San Giovanni Suergiu) – Calasetta ed Iglesias – Palmas Suergiu alla quale venne aggiunto il troncone fino ad allora gestito dalle Ferrovie Reali Iglesias – Monteponi. Il 23 maggio del 1926 iniziò l'esercizio sulle due linee. La funzione principale di queste due linee era soprattutto indirizzata alla riduzione dei costi di trasporto del minerale fino ad allora operato con mezzi costosi. Durante il periodo del fascismo la ferrovia ebbe grossi margini di crescita in quanto la politica autarchica faceva sì che dalle miniere sulcitaniche si estraessero sempre maggiori quantità di minerali.

Nel 1936 si ebbe un miglioramento del trasporto passeggeri con la messa in esercizio delle prime Littorine, quattro automotrici Fiat che dimezzarono i tempi di percorrenza. Con la fase di espansione dell'attività mineraria nel 1940 si operò il raddoppio della tratta Carbonia – Sant'Antioco lunga 16 km. Durante il conflitto bellico la linea venne sospesa ed il parco rotabile venne mimetizzato per non essere distrutto dai bombardamenti.

Nel 1955 le F.M.S. passarono sotto la Gestione Commissariale Governativa, usufruirono di alcuni contributi pubblici per l'ammodernamento della linea e per l'acquisto di nuovi mezzi ferroviari. Vennero acquistate delle automotrici con sigla Ade alcune attualmente in uso nelle FdS. Questo tipo di Automotrici erano dotate di sistema diesel elettrico, cioè un motore diesel alimenta un alternatore che da energia ad dei motori elettrici. Nonostante questo ammodernamento nel 1968 iniziò un'opera di dismissione delle linee operato all'inizio con la chiusura del tratto Siliqua Narcao, a causa dei lavori per costruzione di un bacino artificiale. Successivamente venne chiuso il tratto Monteponi – Iglesias per il crollo parziale di una galleria.

Nel 1 settembre 1974 con la legge n° 309 si decretò la definitiva chiusura delle rimanenti linee ed il passaggio definitivo al servizio automobilistico.

Del glorioso passato delle F.M.S. che rispetto alle altre ferrovie in concessione aveva i bilanci quasi in pareggio, rimangono alcune opere di alta ingegneria degne di essere visitate. Nel settembre **1993** l'allora Sottocapo di Stato Maggiore dell'Esercito Generale di Corpo d'Armata **BUSCEMI** nell'ambito della Commissione Stato Regione per le Servitù militari propose il ripristino, **da parte del Genio ferrovieri**, della ferrovia sopraesposta per il tratto compreso tra Sant'Antioco Carbonia (stazione FS sulla linea per Cagliari) S. Anna Arresi e la costruzione di un breve tratto tra S. Anna Arresi e il Poligono Militare di Capo Teulada L'idea era di togliere il traffico pesante militare (Carri Armati e Pezzi di Artiglieria) dalle Strade del Sulcis Iglesiente. I **Mezzi Militari** sarebbero arrivati tramite la nave Major (nave commerciale civile ad uso esclusivo della Forza Armata) al Porto di Sant'Antioco. Sarebbero stati trasferiti su pianali ferroviari (carri merci) per raggiungere via ferrovia il Poligono Militare di Capo Teulada senza intasare le piccole Strade. In questo modo si favoriva il turismo e l'economia locale. Per quanto riguarda il **Personale Militare** l'idea era quella di far raggiungere la Sardegna con traghetti civili fino al porto di Cagliari o con gli aerei fino all'aeroporto di Cagliari e da lì raggiungere il Poligono via Ferrovia. In tal modo si realizzava un vero e proprio trasporto Intermodale. Tale idea fu concretizzata, a seguito di numerose ricognizioni svolte dall'allora Capitano del genio ferrovieri **Mario Pietrangeli** (in servizio presso lo SME IV Reparto Ufficio Movimenti e Trasporti – MOTRA) dal Geometra delle Ferrovie meridionali Sarde di Iglesias **Giorgio Sotgia** e dal Dottor **Fulvio DUCE** (allora Commissario Governativo delle FMS di Iglesias), nella stesura di un progetto. Tale progetto a causa di problematiche, non certamente tecniche né economiche, non fu mai attuato.

AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Sardegna: Luigi Risola (segretario), mail luigi.risola@tiscali.it, web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/sardegna/>.

Treni Storici, info@sardegnavapore.it (Treno Storico tratta Cagliari – Carbonia e Rete Sarda);

Ferrovia Macomer-Bosa (Uso di carrelli a Pedalata Naturale e Assistita). Escursione a cura dei Comuni di Macomer, Bosa, Flussio, Magomadas, Sindia, Suni, Tinnura, Tresnuraghes, a cavallo tra le province di Nuoro e Oristano info: gianfranco.damiani@gmail.com tel. 348.3315084.

Ferrovia Siliqua e Narcao (Ciclo Escursioni), Ferrovia abbandonata di Siliqua tratta interessata **tra Siliqua e Narcao** info: kifadda@tiscali.it, tel. 349.3154176

Ferrovia Isili-Villacidro. Amici della bicicletta, Cagliari: Ciclo Escursioni lungo La Isili-Villacidro che fu costruita negli anni dieci del Novecento dalla neonate Ferrovie Complementari della Sardegna, che la inaugurarono il 21 giugno 1915, con i treni che nel primo periodo trasportarono spesso i soldati diretti al fronte della prima guerra mondiale. info: amicidellabicicletta@gmail.com (tel. 070.488780).

Ferrovia Arenas-Baueddu. Associazione onlus Pozzo Sella Per il Parco Geominerario. Per maggiori info: associazionepozzosella@gmail.com -tel.349.7198822.

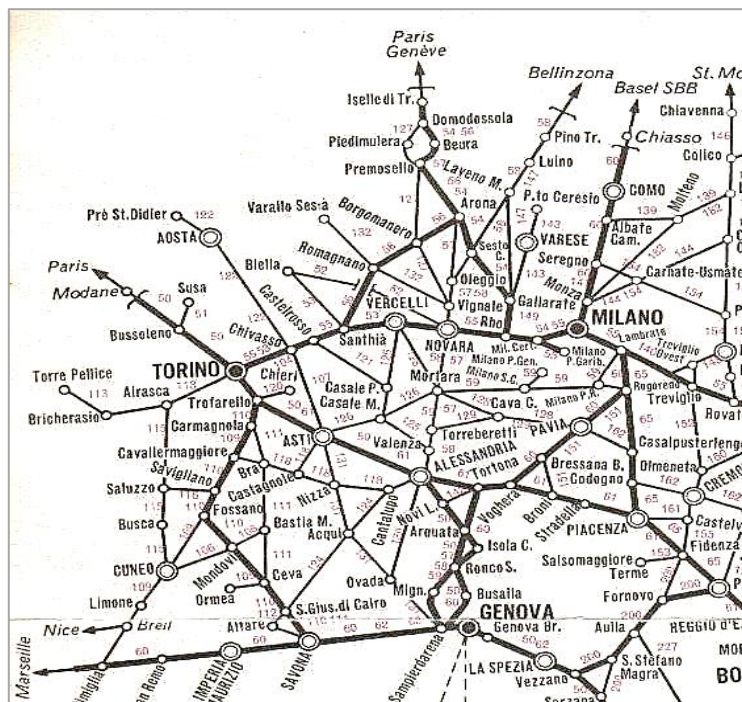
SAGANA (sviluppo di un Progetto di un nuovo Turismo Ambientale e Salutare, denominato By Rails scartamento ridotto; in Sardegna parliamo di una infrastruttura di circa 500 km di binari che innerva il territorio partendo dal mare (Bosa, Arbatax, Palau) attraversa territori con paesaggi ambientali (sugherete, boschi, laghi) e culturali (Nuraghi, domus de Janas, dolmen,) tanto esclusivi ed affascinanti che hanno portato a far conoscere questa infrastruttura come “Trenino Verde” ed è ai primissimi posti delle ferrovie turistiche mondiali.)

Via Emilio Segrè, 09030 Elmas CA - (+39) 348 331 5084 - gianfranco.damiani@sagana.it - www.sagana.it ;

Museo Ferroviario Sardo, www.ferroviesardegna.it e-mail: fdsc@tin.it **Indirizzo:** 24 Via Sassari - 09123 Cagliari (CA) **Telefono:** 070 6794715 **Altre Indicazioni:** email: infopoint@comune.cagliari.it www.cagliariturismo.it facebook.com/cagliariturismo

Il Museo Ferroviario, situato all'interno della stazione ferroviaria al centro della città, in via Sassari, con le sue numerosissime testimonianze rappresenta le più importanti fasi della storia delle ferrovie in Sardegna. Fu creato con lo scopo di offrire una testimonianza di archeologia industriale delle Ferrovie Reali Sarde fino ai giorni nostri. I lavori ebbero inizio nella seconda metà dell'ottocento, su progetto dell'ingegnere Benjamin Piercy, e portarono alla realizzazione di 400 km di rete a scartamento normale, alle quali si aggiunsero in seguito quelle a scartamento ridotto. Il museo, che raccoglie innumerevoli testimonianze della storia sarda delle ferrovie, espone svariato materiale, come fotografie d'epoca, un telegrafo delle Ferrovie Reali, macchinari, un modello funzionante della nave traghetto Gennargentu, lampade, orologi, strumenti di lavoro ferroviari, ma il pezzo più interessante è probabilmente un salotto proveniente dal treno reale sardo, molto caratteristico, dotato di poltroncine realizzate appositamente per la statura del re Vittorio Emanuele III.

PIEMONTE



(Mappa della rete FS Piemontese del 1965)

Ceva Ormea // Ceva –Bra rinaldicarlo@me.com (Imprenditore, appassionato delle Ferrovie Piemontesi: Ceva – Bra, Ceva – Ormea) **è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche**

Gruppo FB Ferrovia Ceva – Ormea: <https://www.facebook.com/Ferrovia-Ceva-Ormea-178143078915067/?fref=ts>
Curatori della Pagina: Prof. Canobbio (fino al 2011) , oggi amministrata da Gianni Rinaudo e dal prof. Ing. Eugenio Probatì.

Il Museo storico della linea ferroviaria Ceva-Ormea allestito nei locali del Magazzino merci (la Piccola) della Stazione di Nucetto. reggimento-lamarina@libero.it - www.nucetto.net/index.php/museo-ceva-ormea - Tel. 0174 74112.

Ferrovia Biella - Oropa. L'Associazione Trenoropa ONLUS, nata nel 2013, con lo scopo di recuperare e, in parte, riprogettare una delle più belle e famose tramvie alpine: la Biella-Oropa. Denominata l' "Ardita d'Italia" nel 1911, (anno della sua inaugurazione), e soppressa nel 1958. Sede Associazione Trenoropa, Via Caduti per la Patria n° 71, Pollone (BI), info@trenoropa.org.



Museo Ferroviario Piemontese - Associazione “Museo Ferroviario Piemontese”

Sede legale, direzione ed amministrazione: Corso Stati Uniti, 21 – 10128 TORINO - Telefono e Fax: +39 011 432 3200
Posta Elettronica Ordinaria: amministrazione@museoferroviariopiemontese.it
Posta Elettronica Certificata: amministrazione-mfp@sicurposta.com

Sede espositiva: Via Coloiria, 7 – 12038 Savigliano (CN) - Telefono e fax: +39 0172 31 192
e-mail: savigliano@museoferroviariopiemontese.it

Sede tecnica ed Officina:

Stazione Torino Ponte Mosca GTT - Corso Giulio Cesare, 15 – 10122 Torino.

Da Bra a Dogliani la ferrovia cancellata dall'alluvione (passeggiate in bicicletta) langhe@itaway.eu - langhe.itaway.eu
- Tel. 0173 1996118.

Museo Ferroviario di Suno, Prov. Novara - Piemonte (Sede presso Stazione Ferroviaria) dell'Associazione FS e FS (Linea Novara Domodossola) – museoferroviariodisuno@gmail.com; <http://www.museoferroviariosuno.it/>; Telefono Cell. 347 3024628 o 328 1165158

Associazione culturale No Profit (ONLUS) Presidente: Francesco Luciani, Vicepresidente: Stefano Foradini

Cunifer - Circolo Cuneese Fermodellisti e Feramatori, Corso Nizza 7 - presso stazione FS Borgo San Dalmazzo Cuneo, cunifer@libero.it;

AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Piemonte: Gianni Pettinato (segretario), mail gianni.pettinato@gmail.com.

-PUGLIA

Ferrovie del Gargano. Direzione di Esercizio – Foggia – Via San Severo, 96 – località Villanova comunicazione@fergargano.it <http://www.ferroviedelgargano.com/>.















IL7 settembre 1925 viene stipulata una concessione a favore del Sindacato per le Strade Ferrate Garganiche per la realizzazione di una ferrovia a scartamento ridotto da San Severo a San Menaio. Successivamente la Società Anonima per le Ferrovie e Tramvie del Mezzogiorno (FTM) rileverà nel 1926 questa concessione chiedendo, ed ottenendo, l'autorizzazione per la variazione della linea progettata a scartamento normale, lo spostamento del capolinea nella piana di Calenella e l'esercizio mediante trazione elettrica a 3000 V CC (sistema in quegli anni sperimentato sulla tratta FS Foggia – Benevento). La posa dei primi binari inizia nel 1930 e avverrà utilizzando in parte i resti di un vecchio raccordo ferroviario militare precedentemente a servizio della base di idrovolanti sita in località San Nicola Imbuti, sulle sponde sud-occidentali del lago di Varano, che collegava San Severo alla base. Il 15 novembre 1931 la ferrovia venne aperta ufficialmente al pubblico ed esercitata con trazione elettrica. L'attuale rete delle ferrovie locali, comprende le seguenti linee:

- Linea ferroviaria **San Severo-Rodi-Peschici** (Calenelle) di km 78+400;
- Linea ferroviaria **Foggia-Lucera** di km 21+000;
- Linea ferroviaria **Foggia-Manfredonia** di km 40+000;











La linea ferroviaria **San-Severo-Rodi-Peschici** (Calenelle) è a scartamento ordinario, a binario unico, con sistema di trazione elettrico 3000 Volt CC. Nell'ambito dell'esercizio ferroviario, è effettuato dal Dicembre 2011 anche **un servizio di treni locali** sulla relazione **San Severo-Foggia** su **rete RFI**.

Stazioni e Fermate Linea ferroviaria San Severo-Rodi-Peschici






	44+3xx	San Giacomo Varano ^[2]
		fine variante
	49+483	Cagnano Varano
	57	Carpino
	65	Ischitella
	68	Guardiola
		Baia Santa Barbara
		Sotto la Costa
		Rodi Porto
	70	Rodi Garganico
		Mulino di Mare
		Murge Nere
	75	Vico-San Menaio
		Bellariva
	78+400	Peschici Calenella

Stazioni e Fermate Ferrovia: Foggia - Lucera

		linea per Lecce
		linee per Manfredonia e per Napoli
	0+000	Foggia (RFI)
		linea per Ancona
	2+149	Foggia Candelaro
		Villaggio Don Bosco
	9+137	Vaccarella
	12+800	Pellegrini
	18+516	Lucera Palasport (167)
	19+353	Lucera

Stazioni e Fermate Ferrovia: Foggia - Manfredonia

		linea FG per Lucera
---	--	---------------------

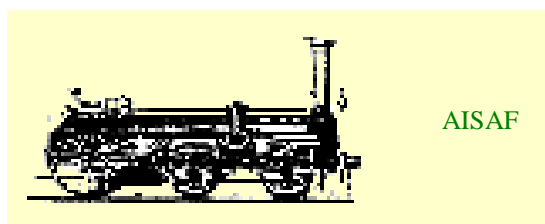
	linea per Ancona
	0+000 Foggia * 1864
	linea per Napoli e per Potenza / linea per Lecce
	Autostrada A14 - Strada europea E55
	9+572 Tortorella
	16+346 Amendola * 1885
	24+200 Candelaro * 1885
	29+529 Frattarolo (vecchia)
	29+816 Frattarolo (nuova)
	raccordo Enichem
	32+679 Manfredonia Ovest * 2017 ^[9]
	34+153 Siponto
	35+684 Manfredonia
	
	Manfredonia Marittima
	Manfredonia Città † 1989

Le Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l. sono nate come autonoma società il 1° Gennaio 2001. La società è subentrata alla Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie Appulo Lucane ed Autoservizi Integrativi istituita nel 1990. La Legge n. 160 del 5 maggio 1989, infatti, nel separare i diversi bacini regionali, aveva raggruppato in due distinti organismi le linee trasferite nel 1963 dallo Stato alla Gestione Commissariale Governativa Ferrovie Calabro – Lucane. La rete ferroviaria, a scartamento ridotto (0,950 m), era stata costruita nella prima metà del secolo, dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, con l'ambizione, poi sfumata, di collegare la fascia tirrenica a quella jonica e di unire alle due direttrici costiere le zone interne della Puglia, della Basilicata e della Calabria. Le tratte ferroviarie affidate alla società Fal S.r.l., ricadono nei territori della Puglia e della Basilicata e sono suddivise in tre linee:

- Bari–Altamura–Matera;
- Altamura–Avigliano Lucania;
- Avigliano Città – Potenza;



Museo Ferroviario della Puglia Lecce. AISAF-Associazione Ionico Salentina Amici Ferrovie, Via G. Codacci Pisanelli 3 – 73100 LECCE. Tel. fisso: 0832 228821 - cellulare: 335 6397167. ferromuseopuglia@altervista.org.



Associazione Ionico-Salentina Amici delle Ferrovie

L'Associazione, che ha sede a Lecce, è stata legalmente costituita nel giugno 1997 ed opera, senza fini di lucro, nel settore della conservazione e dello studio dei beni ferroviari di interesse storico, con particolare riferimento all'area ionico-salentina (Brindisi-Lecce-Taranto) e più in generale pugliese (Ferrovie dello Stato - F. del Sud-Est - F. Appulo Lucana - F. Garganica - Ferrotramviaria) con l'obiettivo di:

- raccogliere rotabili di interesse storico
- istituire un MUSEO Ferroviario
- organizzare treni speciali turistici anche con locomotive a vapore
- promuovere mostre, studi e pubblicazioni
- realizzare plastici e diorami di ambientazione tipica salentina

AISAF Gruppo Bari - c/o stazione FSE Bari Sud-Est - Via Guglielmo Oberdan, 54 - 70126 Bari (BA) Tel.: 392 052 6404 - Email: aisafgruppobari@gmail.com - Facebook: pagina AISAF Gruppo Bari - Dario De Simone (referente AISAF Gruppo Bari)

AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Puglia-Basilicata: Antonella De Benedetto (segretario), mail a.debenedetto@trenitalia.it, web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/puglia/>

IL Parco Naturale Regionale delle Dune Costiere per rafforzare l'opera collettiva di riappropriazione degli spazi aperti e della loro percorribilità, con le cooperative Madera, Serapia, Gaia e Impact, e Forplay S.r.l., sostiene l'iniziativa della scoperta del percorso che dal Parco Dune Costiere permette di raggiungere in bici il museo e l'area archeologica di Egnazia.

PARCO NATURALE REGIONALE "Dune costiere da Torre Canne a Torre S. Leonardo" Sede: c/o Comune di Ostuni Piazza della Libertà 72017, Ostuni (BR), e-mail: info@parcodunecostiere.org e-mail certificata (PEC): parcodunecostiere@pec.it

PERCORSO IN BICI - coop. MadEra: info@maderabike.com - +39 327 5785185;

PERCORSO A PIEDI - coop. SERAPIA: info@cooperativaserapia.it - +39 366 5999514 - coop. GAIA: info@coopgaiatour.it - +39 347 0042961 / +39 320 6251107;

PERCORSO IN TWIZY FORPLAY S.r.l.: forplaysrl@gmail.com - +39 337 937353 / +39 360 908574

La Ferrovia delle Gravine coop. SERAPIA - Pro Loco Castellaneta. Castellaneta (TA). info@cooperativaserapia.it - Tel. 366 5999514.

Tratta Maglie - Spongano, della linea ferrata Zollino-Gagliano delle Ferrovie del Sud-Est. paolo.sanso@alice.it - <https://fiabmaglie.wordpress.com> - Tel. 348 5876153.

I Viaggi del Salento Express. Ferrovia Lecce-Gallipoli Porto. Aisaf Onlus. trenistoriciaisaf@libero.it - <http://aisafonlus.xoom.it> - Tel. 335 6397167.

Dal Castello di Gioia a Palagianello, Fiab, Bari, Ruotalibera. info@fiabbari.it - www.fiabbari.it - Tel. 338 3118834.

Tratta Gioia-Palagiano. : Gioia-Palagiano. FIAB GioiaInBici. gioiainbici@libero.it - www.facebook.com/gioiainbici - Tel. 392 1009376. (A spasso sui binari, per una greenway da Gioia del Colle a Palagiano Treno + Bici)

Ferrovie Sud Est.



Rete ferroviaria in gestione alle Ferrovie del Sud Est

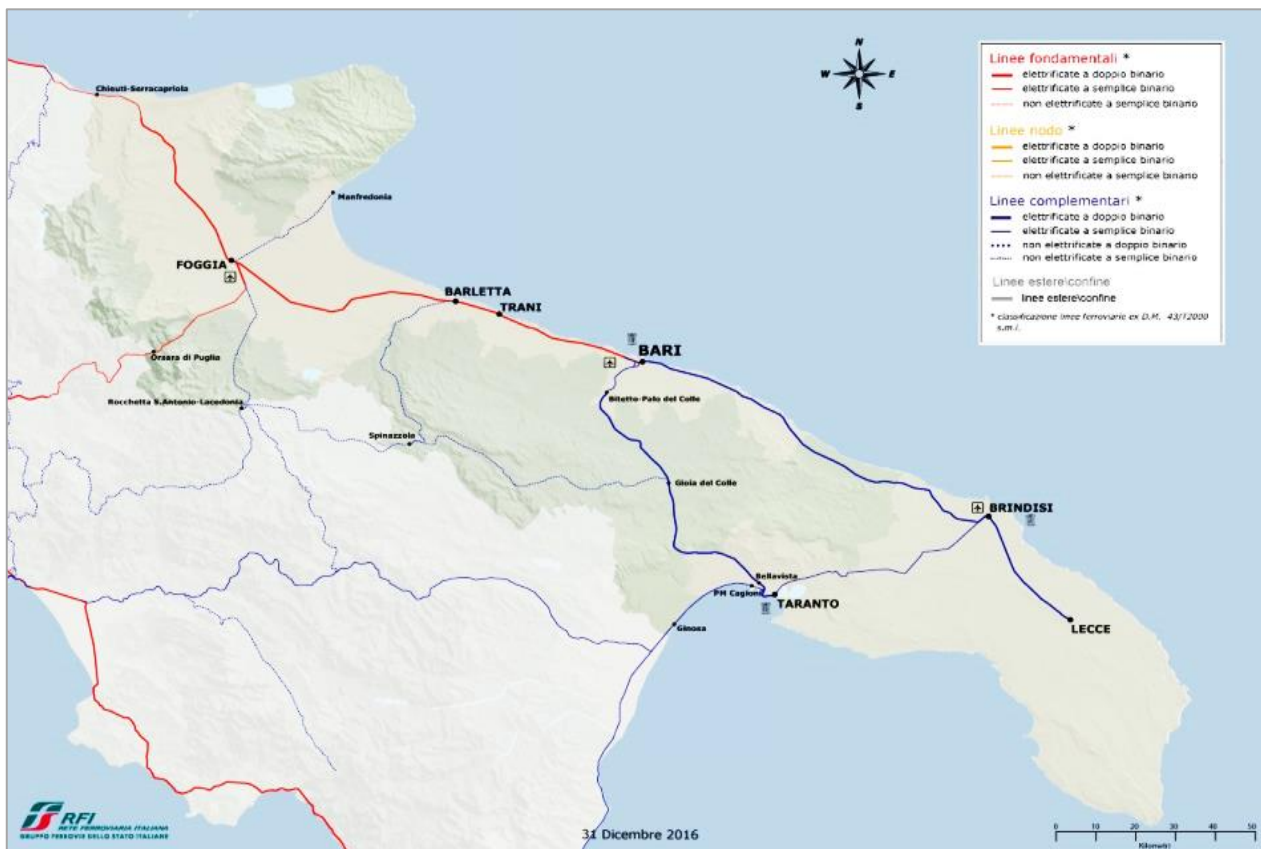
Le FSE raggiungono i comuni interni delle province di Brindisi, di Taranto e quelli più a sud della provincia di Lecce. Le ferrovie si estendono dalla stazione di Bari Centrale sino a Gagliano del Capo, nei pressi di Santa Maria di Leuca, nell'estremo sud del Salento.

Le linee sono a binario unico:

- Ferrovia Bari-Martina Franca-Taranto (unica tratta elettrificata)
- Ferrovia Bari-Casamassima-Putignano
- Ferrovia Martina Franca-Lecce
- Ferrovia Novoli-Gagliano del Capo
- Ferrovia Gallipoli-Casarano
- Ferrovia Lecce-Otranto
- Ferrovia Zollino-Gallipoli
- Ferrovia Maglie-Gagliano del Capo

E-mail : fsudest@fseonline.it ; segreteriade@pec.fseonline.it; info@fseonline.it; **Direzione di Bari** Via G. Amendola, 106/D Centralino Tel. 080 5462111 ; Fax 080 5462376 ; **Sezione di Lecce** Viale Oronzo Quarta, 38; Centralino Tel. 0832 668111 ; Fax 0832 668211

Rete RFI FS Puglia



LIGURIA

Ferrovia Genova – Caselle tel. 848 000 030* oppure 010 5582414; **via e-mail all'indirizzo servizioclienti@amt.genova.it**; via fax al numero 010 5582909; tramite posta tradizionale, scrivendo a Amt Genova via L. Montaldo 2, **16137 Genova**; Ufficio relazioni con il Pubblico di Via Bobbio 250r.

CIFI COLLEGIO INGEGNERI FERROVIARI ITALIANI GENOVA segreteria@cifigenova.it - www.crt.unige.it - Tel. 329 2106152.GENOVA

AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Liguria: Camillo Staffaroni (segretario), mail aec.genova@gmail.com, web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/liguria-convenzioni/>

Club Alpino Italiano, Sezione di Ovada andbr1980@libero.it - Tel. 328 3828196. (Trekking Genova Voltri - Varazze sulla Variante tracciato Genova Vesima-Finale Ligure Marina).

Museo Nazionale dei Trasporti, Via Fossitermi, snc, 19100 La Spezia telefono :0039 0187 718912 via e-mail al seguente indirizzo: contatti@museonazionaletrasporti.it



FIMF

FEDERAZIONE ITALIANA MODELLISTI FERROVIARI E AMICI DELLA FERROVIA



La Federazione Italiana Modellisti Ferroviari ed Amatori di Ferrovia - **FIMF** - fondata a **Genova** il 19 luglio 1953, libera e volontaria associazione a carattere nazionale, ha per scopo di promuovere, sostenere e diffondere in Italia l'interesse per le Ferrovie ed ogni altro mezzo di trasporto su rotaia, sia nel campo modellistico che reale, nonché la conoscenza dei loro più svariati aspetti. Possono far parte della FIMF sia soci singoli, sia soci affiliati a gruppi FIMF (vedere elenco gruppi FIMF)

Organo ufficiale della FIMF è il Bollettino che rappresenta la voce di tutti i soci ed è pubblicato con cadenza bimestrale. La FIMF si propone di:

- riunire tutti gli appassionati delle ferrovie reali e in miniatura creando e rafforzando i legami di amicizia fra i modellisti e gli amatori, promuovendone e facilitandone gli incontri e gli scambi di idee e di notizie;
- di collaborare con le Associazioni anche estere che abbiano analoghi scopi; Øsuscitare, soprattutto fra i giovani, l'interesse per il fermodellismo e le ferrovie;
- far conoscere l'opera dei più valenti costruttori di modelli o di plastici ferroviari per sollecitare l'emulazione e favorire lo scambio di informazioni;
- diffondere la conoscenza dei problemi ferroviari, tanto reali, quanto in miniatura, mediante continuo aggiornamento tecnico;
- promuovere l'unificazione delle caratteristiche tecniche del materiale mobile e fisso;
- pubblicare sul periodico bimestrale «Bollettino FIMF» articoli, notizie, comunicazioni, novità e suggerimenti dei soci che vogliano collaborare perché la ferrovia sia il miglior mezzo di trasporto e il modellismo ferroviario l'hobby preferito.

Federazione Italiana Modellismo Ferroviario: presidente@fimf.it, segreteria@fimf.it; tesoreria@fimf.it; gadget@fimf.it; bollettino@fimf.it; newsletter@fimf.it; segreteria 3338170501

Gruppo Fermodellistico Genovese (aderente FIMF) Via Re Di Puglia 24 Genova, paolo.beverini@aliceposta.it.

TOSCANA

FERROVIA TURISTICA DELLA VAL D'ORCIA (FTI) è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche.



In collaborazione con "Terre di Siena" **La Ferrovia Asciano-Monte Antico** (**Ferrovia indicata nella Legge Ferrovie Turistiche**) è stata chiusa al traffico nel settembre 1994, perché considerata un "ramo secco". Aveva infatti un traffico viaggiatori troppo limitato per mantenere il servizio ordinario.

Attraversando la zona delle Crete Senesi e la vallata del fiume Orcia ai piedi del Monte Amiata, la linea si trova tuttavia in un territorio di particolare valore ambientale e paesaggistico, dove tra l'altro si produce un vino molto pregiato, il

famoso Brunello e dove è stato istituito il Parco Artistico Naturale e Culturale della Val d'Orcia, oggi riconosciuto anche dall'UNESCO come Patrimonio Mondiale dell'Umanità.

La Asciano-Monte Antico, dal 1996, con il supporto degli Enti Locali, è stata quindi riaperta in alcuni giorni festivi come "ferrovia turistica", sul modello dei molti esempi di questo tipo esistenti negli altri paesi europei e nel nord America.

Per contenere i costi, i volontari dell'Associazione Ferrovia Val d'Orcia si occupano della vendita dei biglietti, dell'assistenza ai clienti e della valorizzazione delle attrattive esistenti lungo la linea. Questa iniziativa vuole quindi dimostrare come sia possibile, con forme innovative di gestione, il riutilizzo delle ferrovie secondarie, che percorrono zone rimaste estranee a fenomeni di urbanizzazione e industrializzazione, rivestendo per questo un fondamentale ruolo naturalistico. Con l'iniziativa si intende inoltre dare il nostro contributo alla conservazione di un importante patrimonio di "archeologia industriale". Al fine di sottolineare il valore anche storico della "Ferrovia Turistica", il servizio viene solitamente svolto con locomotive a vapore e carrozze "centoporte".

Da segnalare che alla stazione di Siena è in mostra un bellissimo presepe permanente, con oltre 160 statue in movimento, allestito dai volontari della Ferrovia Val d'Orcia. e-mail: trenivaldorcias@ferrovieturistiche.it Telefono: +39 0577 207413 oppure cellulare +39 338 8992577;



Tratta Da Limestre a Campo Tizzoro (tracciato ferroviario che collegava la Montagna Pistoiese alla Linea-Pistoia-Bologna)- www.fietoscana.it - Tel. 339 1561203;

Tratta Asciano - Monte Antico. Ass. FVO - Ferrovia Val d'Orcia info@visionedelmondo.com - www.fervieturistiche.it/it/fvo/#eventi - Tel. 0577 281834;

Ex-Ferrovia Pontremolese, da Aulla a Caprigliola FIAB Apuolunense, FIAB Toscana. annarosa@kri.it - Tel. 0187 603663;

Tratta -Tirrenia - Marina di Pisa associazione@piediincammino.it - www.piediincammino.it/eventi/06032016/ - Tel. 347 5870026;

Ex Ferrovia Lucca-Pontedera. info@officinanatura.org - www.officinanatura.org - Tel. 333 5399917;

Ferrovia Follonica-Massa Marittima e Antica Ferrovia Carbonifera Montebamboli. UISP - FIAB. grossetociclabile@gmail.com; maremmamobilitaecosostenibile@gmail.com - Tel. 333 2967530;

Ferrovia Appennino Centrale – FAC, Arezzo – San Sepolcro – Città di Castello – Gubbio – Fossato di Vico (PG). Paolo Chiasserini e-mail p.chiasserini@libero.it; Associazione DLF Arezzo Piazzale della Repubblica 2/c, 52100 Arezzo Tel.0575302766 Fax0575300712 Tel.FS.967/868/378 e-mail dlfarezzo@dlf.it; web www.dlfarezzo.it. La **ferrovia Appennino Centrale** è stata una linea ferroviaria a scartamento ridotto che collegava Arezzo (sulla linea ferroviaria Roma - Firenze) a Fossato di Vico (sulla linea ferroviaria Roma - Orte - Ancona) passando per Anghiari, Sansepolcro, Città di Castello, Umbertide (Linea Centrale Umbra per Perugia – Terni), Gubbio. Ad oggi è concreta la possibilità di riattivazione della linea nel tratto da Arezzo a Sansepolcro. Il 20 maggio 2010 la **Regione Toscana** e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno sottoscritto un impegno per realizzare un piano di fattibilità per una nuova ferrovia il cui tracciato dovrebbe essere lungo circa 20-25 km. I costi per la riattivazione della linea dovrebbero attestarsi a circa 270 milioni di euro;

Gruppo Fermodellistico Aretino G. Taibel, (aderente FIMF) Via Genova, n. 47, Arezzo, fabrizio.baque@hotmail.it

Gruppo Fermodellistico Piombinese Piombino, (aderente FIMF) Livorno marcopatrizioviti@virgilio.it;

CLAF Club Lucchese Amatori Ferrovia (aderente FIMF) via del Duomo 11 Lucca, clafLUCCA@libero.it;

Gruppo Modellisti Ferroviari Tirreno GMFT (aderente FIMF) presso Cabina B della Stazione Avenza Carrara, Avenza MS, gruppotirreno@libero.it;

Gruppo Fermodellistico Pistoiese, GF La Porrettana, (aderente FIMF) stazione FS di Piteccio Pistoia riccardocoen@alice.it ;

AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Toscana: Virgilio Prosperi (segretario), mail virgilio.prosperi@virgilio.it ;

TRENTINO ALTO ADIGE

Associazione Transdolomites Strada Ruf de Ruacia, 1 - 38036 Pozza di Fassa (TN) - Cell: 320 4039769

L'Associazione Transdolomites si è costituita a Pozza di Fassa il 30 giugno 2006. Essa è il risultato di un percorso durato alcuni anni caratterizzato da convegni dedicati ai temi della mobilità ed energia sostenibile che ebbero sede in Val di Fassa. L'idea e la volontà di coinvolgere sempre più attivamente la val di Fassa, Fiemme e successivamente Cembra a partecipare al proponimento e organizzazione di questi eventi anche su scala internazionale, nonché tradurre in progetti temi in essi affrontati fu lo stimolo che condusse alla creazione dell'associazione Transdolomites.

A rappresentare il primo Direttivo furono eletti Christine Pezzeri, Massimo Girardi, nominato poi Presidente e Stefano Ghetta. Stefano Weiss venne invece eletto come Revisore dei conti.

Scopo di Transdolomites sono la promozione delle tematiche inerenti la mobilità ed il turismo sostenibile nelle valli di Fassa, Fiemme e Cembra in particolare attraverso l'organizzazione e la sponsorizzazione di convegni, ricerche e studi sulle forme alternative di trasporto in ambiente alpino, il miglioramento della qualità della vita, la condivisione degli obiettivi previsti dalla convenzione delle alpi.

Non ha scopo di lucro, è apartitica, esente da qualsiasi discriminazione etnico, religioso, razziale, sessista o simile.

Ha sede c/o Christine Pezzei, Camping Vidor, Strada Ruf de Ruacia, 19, I-38036 Pozza di Fassa TN.
trandolomites@campingvidor.it

Trentino Trasporti
 Via Innsbruck 65
 Trento



Chiama 0461 821000

Profilo ufficiale di: Trentino trasporti S.p.A. (<http://www.ttspa.it>) Trentino trasporti esercizio S.p.A. (<http://www.ttesercizio.it>)

Trentino Trasporti è la società di trasporto pubblico della Provincia autonoma di Trento, che opera altresì come gestore dell'infrastruttura della ferrovia **Trento - Malè - Marilleva.**

Gruppo Fermodellistico Silandro (aderente FIMF) club@fermodellisti.com Via Stazione 1, Silandro, Bolzano

Gruppo Fermodellistico e Fermamatoriale, A. Pocher, Trento (aderente FIMF) c/o Stazione FS Trento
carlo_peretti@libero.it.

AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Veneto-Trentino Alto Adige: Luciana Corso Perdonà (segretario) luciana.corso@fastwebnet.it, web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/veneto/>

VALLE D'AOSTA

Salviamo la ferrovia Aosta-Pre' Saint Didier: <https://www.facebook.com/groups/aosta.presaintdidier/>;

La Ferrovia Chivasso – Aosta

(L'esercizio della linea **Chivasso – Aosta** da parte del Genio Ferrovieri è stato attuato fino al settembre **2001**)



La ferrovia è binario unico e non elettrificata, eccetto nel tratto tra Chivasso ed Ivrea dove è elettrificata a 3000 Volt a corrente continua. Lungo la linea corrono treni esclusivamente regionali, che hanno per destinazioni, oltre ai due capolinea, anche la stazione di Torino Porta Nuova oppure solo limitati ad Ivrea. Recentemente è stato valutato un progetto per costruire una "bretella", un tratto di binari che bypassa la stazione di Chivasso, consentendo il passaggio diretto da Brandizzo a Montanaro. Nel dicembre 1914 l'esercizio di tutta la linea da Chivasso ad Aosta venne affidato (tale rapporto è stato sempre regolato nei decenni da convenzioni FS/DIFESA) ai militari del Reggimento Genio Ferrovieri che lo mantennero fino all'anno 2001 a seguito dell'inserimento del Controllo Traffico Centralizzato, (CTC), che ha permesso di gestire il segnalamento della linea direttamente da Torino. Inizialmente il CTC era gestito da Torino Lingotto da militari del Genio Ferrovieri, ma poi nel 2002 la linea è stata definitivamente smilitarizzata (i militari del Genio Ferrovieri rimanevano solo ad Ivrea ed Aosta fino al 2002 e le altre stazioni a seguito dell'installazione del CTC rimanevano impresenziate) ed i genieri si sono trasferiti a Ozzano dell'Emilia in provincia di Bologna a 8 km dal Comando reggimento genio ferrovieri di Castel Maggiore. A seguito dell'apertura della linea Aosta - Pré-St-Didier, il 28 ottobre 1928 e del suo traffico merci minerario, la linea assunse una notevole rilevanza strategica che mantenne fino alla chiusura delle miniere di carbone valdostane. In seguito alla smilitarizzazione, le stazioni sono rimaste senza una vigilanza fissa. L'esercizio della linea Chivasso - Aosta è stato attuato dal Genio Ferrovieri, come già detto, fino al 2002 anno di riconsegna della linea alle FS. Tale servizio, comunque, era regolato da apposita Convenzione, stipulata tra l'Amministrazione Militare e le FS S.p.A. In virtù di questa il Battaglione provvedeva all'esercizio della linea per quanto attiene ai seguenti servizi:

- **movimento** (titolarità di n. 20 stazioni, Dirigenza Movimento, Servizi Ausiliari di Stazione); - scorta treni, limitatamente alle qualifiche di Capo Treno e di Ausiliario Viaggiante;
- **condotta** locomotive, per quanto concerne le qualifiche di 1° e 2° agente di Macchina, per treni circolanti sulla linea.

Prima di terminare facciamo una breve sintesi storica della linea: per tutti gli anni '30 troviamo in servizio sulla Chivasso - Aosta anche le locomotive dei Gr. 685 e 740. Sono anni di sviluppo e di industrializzazione per la Valle d'Aosta. Passata la Seconda Guerra Mondiale, che causò diversi danni alla ferrovia, il servizio riprese, anche se a fatica, con le "solite" 640. Negli **anni '50** ritorna la trazione termica con le ALn772, che risolsero anche il problema del cambio di trazione a Chivasso (per raggiungere Torino occorre invertire il senso di marcia), consentendo un notevole miglioramento del servizio. Negli **anni '60** i binari valdostani si rivelarono un ottimo banco di prova per i locomotori Diesel. Troviamo infatti, specialmente alla testa dei numerosi treni merci, le "macchine" D342 (Diesel Idrauliche costruite dall'Ansaldo) e D341 (Diesel Elettriche costruite dalla Breda). Anche l'unico esemplare di locomotiva Diesel Fiat, la D 461 (conosciuta anche come Co'-Co' per via del suo rodiggio, rimasto unico in Italia) si alternò in turno con le D 342 di costruzione OM. Sempre in questi anni le FS hanno fatto sparire dall'orario la fermata di Arnad. Lungo i binari della Chivasso - Aosta circolarono quasi tutti i mezzi a trazione termica del parco FS: troviamo infatti l'ALn444. 3001, la c.d. "Belvedere" nell'espletamento del treno diretto Torino - Prè Saint Didier e l'ex TEE ALn 448/460 Breda, che effettuava il treno Milano Porta Garibaldi - Prè St. Didier, la cosiddetta "Milanina", effettuato in seguito dalle Aln 990. **Con la fine degli anni '60** assistiamo alla fine della trazione a vapore (anche se continuò a circolare qualche Gr 640 per l'abilitazione dei macchinisti del **Genio Ferrovieri**) e ad un incremento notevole del traffico merci, a causa della costruzione delle dighe di Place Moulin e Valgrisenche. Le numerose tradotte di vagoni di cemento vennero effettuate a volte anche da doppie trazioni di D343-345 e, per un certo periodo, anche di D143. **Negli anni '70** inizia, il lento, ma inesorabile, declino della ferrovia: nonostante l'uso dei locomotori Diesel al posto della locomotive a vapore, i tempi di percorrenza dei treni locali sono gli stessi di cinquant'anni prima. La concorrenza del mezzo privato determina un calo di utenza, mentre anche il traffico merci inizia ad essere in forte calo. La chiusura delle miniere di Cogne, avvenuta nel 1978, dà il colpo di grazie al traffico merci ferroviario. **Gli anni '80**, caratterizzati quasi esclusivamente dal servizio passeggeri, vedono l'entrata in servizio delle nuove automotrici FIAT ALn 663. Con l'orario invernale del 1982 fanno al loro comparsa sui binari valdostani anche i primi treni navetta, affidati ai locomotori D445, composti da carrozze MDVC + carrozza pilota TD. Questi convogli divengono la spina dorsale del servizio, mandando in pensione, per quanto riguarda i treni a materiale ordinario, gli anziani D345 non navetta, muniti di carro riscaldamento, autentico incubo dei pendolari nei mesi invernali. Nel **1985** vengono completati i lavori di costruzione di una nuova galleria artificiale paramassi tra Montjovet e Saint Vincent. Nel 1987 prendono il via alcuni lavori di ammodernamento: vengono installati impianti ACEI nelle stazioni di Ivrea ed Aosta, vengono automatizzati tutti i passaggi a livello e vengono allungati i binari di incrocio e i marciapiedi delle stazioni principali. E' un piccolo restyling, per altro insufficiente a rendere competitivo il servizio. Da anni, inutilmente, si parla di raddoppio da Chivasso a Ivrea e di elettrificazione fino ad Aosta.


















(Riferimenti:http://www.ilmondodeitreni.it/lineeferroviarie/chivasso_ao.htm).

Percorso Chivasso - Aosta

(https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Chivasso-Ivrea-Aosta)

Stazioni e fermate

		linea per Asti	
		linea per Casale Monferrato e per Milano	
	0+000	Chivasso *1856	184 m s.l.m.
		linea per Torino	
		linea AV Torino-Milano	
		Autostrada A4 - Strada Europea E64	
	5+225	Montanaro	210 m s.l.m.
	10+592	Rodallo	250 m s.l.m.
	13+922	Caluso	291 m s.l.m.
		tunnel Caluso	250 m
	17+423	Candia Canavese	263 m s.l.m.
	20+153	Mercenasco	241 m s.l.m.
	23+383	Strambino	237 m s.l.m.
		torrente Chiusella	
		Raccordo Ivrea-Santhià - Strada Europea E25	
	32+431	Ivrea termine elettrificazione	248 m s.l.m.

	fiume Dora Baltea	
	tunnel Ivrea	
	35+942 Montalto Dora	
	38+684 Borgofranco	259 m s.l.m.
	tunnel	
	fiume Dora Baltea	
	42+942 Settimo-Tavagnasco	
	45+610 Quincinetto † 2009	
	fiume Dora Baltea	
	fiume Dora Baltea	
	confine Piemonte-Valle d'Aosta	
	48+613 Pont-Saint-Martin	305 m s.l.m.
	torrente Lys	
	51+204 Donnas	323 m s.l.m.
	fiume Dora Baltea	
	54+110 Hône-Bard	340 m s.l.m.
	fiume Dora Baltea	



58+462 Arnaz

361 m s.l.m.



Autostrada A5 - Strada Europea E25



torrente Torrent De Va



60+782 Verrès

361 m s.l.m.



torrente Evançon



fiume Dora Baltea



66+641 Montjovet



fiume Dora Baltea



Autostrada A5 - Strada Europea E25



Autostrada A5 - Strada Europea E25



71+777 Saint-Vincent



Autostrada A5 - Strada Europea E25



74+051 Châtillon-Saint-Vincent

452 m s.l.m.



Autostrada A5 - Strada Europea E25















79+154 Chambave



fiume Dora Baltea



Autostrada A5 - Strada Europea E25

	fiume Dora Baltea	
	fiume Dora Baltea	
	fiume Dora Baltea	
	Autostrada A5 - Strada Europea E25	
	86+171 Nus	512 m s.l.m.
	fiume Dora Baltea	
	88+141 Saint-Marcel † 2003 ^[12]	
	fiume Dora Baltea	
	90+748 Quart	551 m s.l.m.
	torrente Buthier	
	98+619 Aosta	574 m s.l.m.
	linea per Pré-Saint-Didier	

Federazione Europea delle Ferrovie Turistiche

Address of the Association - Anschrift des Verbandes - Adresse de Association:

FEDECRAIL I.V.Z.W.c/o Kees Wijn Nobel, Secretary Merellaan 11 4461 RH Goes
Nederland

Email: contact@fedecrail.org

FEDECRAIL I.V.Z.W. is registered in Belgium - Sitz von FEDECRAIL I.V.Z.W. ist Belgien - FEDECRAIL I.V.Z.W.
est enregistrée en Belgique

F.I.F.T.M.

La FIFTM (**Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali**) è un'associazione costituita con atto notarile a Torino, nel 1995, con lo scopo statutario di rappresentare e promuovere le attività culturali, turistiche e museali svolte dai Gruppi ed Associazioni ad essa affiliati, rapportandosi ad Enti Pubblici e Privati a livello nazionale, ed anche internazionale.

Attualmente la FIFTM conta **24 Associazioni**, presenti su tutto il territorio nazionale, con centinaia di soci che, in forma di volontariato, operano per la promozione culturale della storia e dell'attualità del mondo del trasporto su rotaia.

Il fulcro dell'attività delle nostre Associazioni è quello di mettere in campo azioni per valorizzare il patrimonio ferroviario nazionale, sia per quanto riguarda i rotabili, sia per quanto riguarda le linee, i tracciati e le opere d'arte, considerando l'altissimo valore storico e socio-antropologico del trasporto su rotaia.

Tutto questo può essere svolto in diversi modi: iniziando con le attività culturali e di sensibilizzazione verso il mondo dei trasporti su rotaia, passando dai rapporti con gli Enti Locali e le Imprese Ferroviarie, fino al recupero di rotabili e infrastrutture di valore storico e all'organizzazione di viaggi con treni storici e turistici.

Molte di queste cose però non possono essere fatte dalle Associazioni in totale autonomia, ed è necessario appoggiarsi a soggetti che possono farlo a norma di legge e che dispongono delle necessarie risorse economiche, materiali e umane. Per questo, buona parte delle nostre Associazioni è convenzionata col soggetto più significativo e dinamico nell'ambito italiano delle ferrovie storiche e turistiche: la Fondazione FS Italiane.

Tuttavia il panorama delle ferrovie italiane non si può certamente identificare con le sole FS, in quanto vi è una vasta rete di ferrovie regionali (quelle che un tempo erano definite "concesse" e in gestione commissariale governativa), sia a scartamento ordinario che ridotto, che hanno fatto la storia della mobilità per milioni di cittadini italiani: dalle metropoli industriali del Nord alle aree interne e montuose del Sud.

Inoltre, le ferrovie regionali italiane detengono un parco di rotabili storici di inestimabile valore, del quale le stesse aziende proprietarie non sempre percepiscono la straordinaria importanza e che necessitano di opportuni stimoli in questo senso, anche attraverso l'azione di FIFTM, in supporto alle Associazioni locali.

Per svolgere i propri scopi statutari, la FIFTM ha rapporti con le Imprese Ferroviarie, I Ministeri dei Trasporti e dei Beni Culturali e con grandi Enti di valorizzazione del territorio nazionale, quali Italia Nostra, il FAI, il Touring Club, il WWF, CoMoDo (Confederazione Mobilità Dolce) e qualsiasi altro organismo con cui condividere le finalità statutarie.

La FIFTM ha collaborato, e collabora, col Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria al fine di emanare apposite regole di gestione ed esercizio delle ferrovie turistiche, per rendere fattibili tecnicamente ed economicamente i progetti di riuso di dette linee, e per la circolazione di rotabili ferroviari d'epoca, con regolamenti appositi.

Oltre ai treni, la FIFTM si sta occupando dell'emanazione di regole (anche attraverso l'Ente di normazione UNI) per un riutilizzo "intensivo" delle infrastrutture ferroviarie, che permetta di creare opportunità di lavoro e di ampliare l'offerta turistica dei territori; in particolare con l'impiego di ferrocicli (speciali veicoli a pedali su rotaia), piste ciclabili integrate con parti delle linee ferroviarie, utilizzo di veicoli tipo "tram" che non devono sottostare alle più stringenti norme dei rotabili ferroviari.

La FIFTM non si limita al solo panorama nazionale, ma è connessa alle realtà analoghe operanti negli altri paesi europei, raggruppate nella Federazione Europea "Fedecrail", che raggruppa circa 600 associazioni di tutta Europa, attive per la cultura storica e il turismo con mezzi ferroviari d'epoca, alcune delle quali da oltre 40 anni.

A nostro avviso l'Italia ha potenzialità turistiche veramente importanti e significative, non solo nei settori tradizionali, ma anche nel campo del turismo ferroviario e delle ferrovie storiche.

Riteniamo che queste potenzialità siano ancora in gran parte inesprese, ma in questi anni la FIFTM ha visto un notevole incremento delle Associazioni federate e, grazie a questa maggiore rappresentatività, ha potuto lavorare per rappresentare il tema delle ferrovie storiche e turistiche presso gli organismi dello Stato (ANSF e Ministeri) che devono studiare ed emanare le regole della circolazione e dell'esercizio ferroviario.

Il lavoro da fare è sicuramente tanto, ma i primi segnali sono molto incoraggianti e vanno nella direzione auspicata di far progredire un settore utile al paese in termini culturali, storici e turistici, le cui ricadute economiche sui territori potrebbero avere anche una rilevanza economica non trascurabile.



ASSOCIAZIONE NAZIONALE FERROVIERI DEL GENIO

Via Roma 34 - PREGANZIOL (TV)

Tel. 0422 655391- Tel. RFI 934 821 391

Cell. 333 3451636 - e-mail: anfg@libero.it; **Presidente Fabio Ceccato.**

F.T.I

Ferrovie Turistiche Italiane. La "**F.T.I. - Ferrovie Turistiche Italiane**" è un'Associazione di volontariato nata quasi vent'anni fa con già una significativa storia. La "FTI" è infatti l'evoluzione, a livello nazionale, della precedente esperienza della "FBS - Ferrovia del Basso Sebino" che dal 1994 gestisce, in collaborazione con le Ferrovie dello Stato e con il contributo degli Enti Locali, il servizio turistico viaggiatori sulla linea ferroviaria Palazzolo sull'Oglio-Paratico Sarnico, situata in Lombardia al confine tra le Province di Bergamo e Brescia, lungo il fiume Oglio.



Pertanto, per capire meglio quanto fa oggi la "FTI" è necessario ripercorrere brevemente la storia della "FBS". Sulla linea Palazzolo s/O-Paratico Sarnico, lunga 10 km, dal 1966 transitavano solamente treni merci composti da carri che, fino ad una quindicina di anni fa, venivano poi trasferiti su chiatte e condotti, via lago, alle acciaierie di Lovere dando vita ad un servizio combinato rimasto ormai l'ultimo a chiudere, su di un lago europeo. L'antico pontile d'imbarco delle chiatte nei primi anni di esercizio della linea Nel febbraio 1994, da una costola del WWF - all'interno del quale si erano sviluppate le prime attività in merito - nasce ufficialmente l'Associazione di volontariato "FBS - Ferrovia del Basso Sebino" con lo scopo dichiarato di ripristinare e gestire il servizio passeggeri sulla breve linea che porta al Lago d'Iseo. Successivamente, già dall'estate dello stesso anno, grazie all'inedita collaborazione tra le FS e l'Associazione di volontariato alla quale erano stati demandati vari compiti (sorveglianza ai numerosi passaggi a livello, biglietteria sui treni, manutenzione delle aree verdi delle stazioni, ricerca di finanziamenti, ecc.) - primo caso in Italia per questo tipo di attività - venne attivato, in

forma sperimentale, un servizio viaggiatori dal carattere e dalle modalità prettamente indirizzate al turismo domenicale, con lo slogan "Al lago in treno". Con più di 4.000 viaggiatori trasportati in sole nove domeniche, l'esperimento ebbe un grande successo, grazie soprattutto alle comode coincidenze a Palazzolo s/O con i treni da e per i capoluoghi provinciali di Bergamo e Brescia ed a Sarnico con i battelli in servizio sul Lago d'Iseo. Negli anni successivi sono state gradatamente introdotte diverse interessanti novità che, ampliando e moltiplicando l'interesse per l'iniziativa anche con manifestazioni di diverso genere (naturalistiche, artistiche, musicali, ecc.), hanno contribuito a consolidare definitivamente l'esperimento del 1994. Nel frattempo, visti gli ottimi risultati conseguiti, le FS diedero incarico all'Associazione FBS di occuparsi anche di un'altra linea chiusa al traffico regolare: la Asciano-Monte Antico in provincia di Siena, di 51 km. L'entusiasmo di trovarsi in una delle zone più belle e caratteristiche della Toscana (le Crete Senesi con Montalcino ed il suo "Brunello", i fiumi Asso ed Orcia, in un contesto ambientale pressoché incontaminato) riuscì a far superare alcune prevedibili difficoltà, portando alla costituzione di quella che allora era la sezione senese della FBS, la "FVO - Ferrovia Val d'Orcia". Gli incantevoli scenari del paesaggio toscano godibili dal "Treno Natura" (così si chiamano i treni turistici e l'intera iniziativa) in servizio, con vecchie "littorine" degli anni '50, in primavera ed in autunno sulla linea senese, hanno richiamato migliaia di persone che hanno apprezzato l'originalità della proposta, resa ancor più interessante proprio dal fascino del territorio attraversato. Da allora le attività anche sulla linea lombarda si sono susseguite con proposte turistiche sempre più complete ed articolate (come, ad esempio, tra le più importanti, la partenza da Bergamo del "TrenoBLU" - nuovo logo dell'iniziativa), riscontrando un sempre maggior successo di pubblico.



Tuttavia, fin dal 1996, con la costituzione della "FVO" era emersa la necessità di dare più incisività e visibilità alle attività dell'Associazione "FBS" anche in virtù del fatto che diventavano sempre più numerose le richieste, provenienti da ogni parte d'Italia, per suggerimenti, consulenze e sopralluoghi per valutare la possibilità di riattivare altre linee ferroviarie chiuse ma ancora perfettamente inserite in ambienti naturali, storici e paesaggistici particolarmente suggestivi. Intanto l'Associazione si espandeva, con la costituzione, nell'autunno del 1997, sempre in Toscana, di un'altra sezione, la "FCP - Ferrovia Colle Val d'Elsa-Poggibonsi", con l'obiettivo di intervenire sulla stessa linea. Purtroppo i progetti non hanno potuto concretizzarsi, tanto che, nel 2010, la sezione è stata sciolta a seguito della decisione dei due comuni di realizzare una pista ciclabile lungo il vecchio tracciato ferroviario. Nel frattempo venivano effettuati sopralluoghi e visite, con la presentazione di una relazione di massima in vista di una possibile riapertura, alla ferrovia Fano-Urbino, nelle Marche, mentre si stabilivano i primi contatti per la Sicignano d'A-Lagonegro, tra Campania e Basilicata e, in Sicilia, per la Pachino-Noto (in provincia di Siracusa) e soprattutto per la Castelvetro-Ribera-Agrigento, una delle più belle linee ferroviarie italiane. Fin dall'inizio, inoltre, si stabilirono contatti per scambi di esperienze con altre realtà turistico-ferroviarie sia in Italia (Ferrovie di Sardegna, Ferrovia Genova-Casella, Museo Ferroviario Piemontese, Gruppi ed Associazioni varie) che estere (Ferrovie di Provenza), portando FBS ad aderire alla "F.I.F.T.M. - Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali" - facente parte di "Fedecrail", la federazione europea del settore - la cui presidenza e segreteria nazionale hanno avuto sede per anni proprio presso la nostra Associazione. La logica conseguenza di tutto

questo fervore di attività è stata quindi la costituzione nel 1998 della nuova Associazione F.T.I. - Ferrovie Turistiche Italiane" nella quale sono confluiti inizialmente i tre marchi delle ferrovie turistiche FBS, FVO, FCP e successivamente di FTC. **OBIETTIVI:** Il prossimo obiettivo della "F.T.I." è ora quello di estendere il concetto di ferrovia turistica anche a quelle linee ferroviarie dove, per il momento, non è possibile introdurre, per diversi motivi, servizi con convogli ferroviari propriamente detti. Si intende quindi salvaguardare il patrimonio ferroviario - dai binari, in primo luogo, alle stazioni, ai diversi manufatti ed agli stessi tracciati - che ancora esiste in tante splendide zone italiane, anche attraverso un nuovo modo di fare turismo e che oggi va tanto di moda all'estero: le ciclo-escursioni con biciclette appositamente attrezzate per muoversi sui binari. Purtroppo, dopo una ricerca, con la collaborazione della rivista "Amico Treno" e di altre riviste, di vecchie biciclette a 4/6 posti che un tempo le Ferrovie dello Stato utilizzavano per ispezionare le linee ferroviarie, si è dovuto constatare che tali veicoli sono ormai praticamente scomparsi dai binari italiani: i pochi esemplari che ci sono stati segnalati sono infatti risultati per la maggior parte inutilizzabili. Pertanto, con l'aiuto di altri membri della F.I.F.T.M., in particolare il M.F.P. (Museo Ferroviario Piemontese), si è proceduto alla stesura di un progetto per arrivare alla costruzione di un prototipo tutto nuovo che permetterà poi le successive valutazioni. Nello corso del mese di marzo 2003, presso il Museo Ferroviario Piemontese di Savigliano, con il patrocinio della F.I.F.T.M. - Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali (la cui Segreteria è presso la FTI) è stato ufficialmente (e finalmente!) presentato il primo prototipo italiano, frutto di un progetto di Itera Srl. Sulla base delle prime valutazioni, al primo prototipo del 2003 ne sono succeduti altri due, sempre più raffinati fino all'ultimo modello (allora chiamato "ciclotreno" ed oggi "ferrociclo") è ora in fase di sperimentazione sempre da parte del MFP con la speranza (nonostante diverse difficoltà) di vedere presto anche in Italia questo insolito ed originale modo per riutilizzare i binari di tante ferrovie dismesse, con il pregio tuttavia di un impatto ambientale nullo, di costi minimi e di conservazione di strutture che potrebbero tornare a vedere, in tempi migliori, nuovi servizi ferroviari.



Negli anni l'Associazione si è impegnata anche nell'acquisto diretto di rotabili d'epoca, tra cui l'automotrice storica Macchifer Aln 1204 tipo "Schienenbus" del 1957. Dopo l'acquisto nel dicembre 2000, finalmente nel luglio 2006, con il concorso di ben quattro Amministrazioni ferroviarie (ACT, FER, Trenitalia e FNM) si è potuto trasferire il rotabile presso l'officina-deposito di Iseo de LeNORD. Qui, grazie alle cure ed alla passione del personale ferroviario e dei Soci FTI, si sono svolti i lavori di ripristino funzionale conclusi nell'estate del 2007, in tempo per partecipare, con eccezionale successo, alla grande manifestazione "Itinerari del Tempo" di settembre.

La storica automotrice, in uso fino agli anni '80 sulle linee ACT del consorzio reggiano e rimasto l'ultimo esemplare del genere in Italia, è ritornata così in servizio per la gioia di centinaia di turisti, seppure oggi risulti ferma per impedimenti burocratici. All'inizio degli anni 2000 sono state inoltre acquistate quattro carrozze a carrelli del 1936, ancora in buone condizioni, costruite dalle "Officine Meccaniche della Stanga". Appartenevano alle storiche "Ferrovie Venete" che le hanno fatte circolare sulla linea Parma - Suzzara fino a pochi anni fa. Si trattava di materiale particolarmente adatto ai

servizi turistici grazie anche alla grande ampiezza e luminosità dei finestrini. Purtroppo, dopo anni di "abbandono" all'aperto (nell'impossibilità di un ricovero al coperto) all'inizio del 2017 si è dovuto procedere alla loro demolizione risultando praticamente irrecuperabili se non a costo di ingenti finanziamenti, impossibili da trovare. Nella primavera del 2002 è stata poi la volta di due locomotori da manovra a trazione diesel-idraulica (Badoni tipo ABL IV del 1957 e tipo ABL VI del 1964 recentemente restaurato ed immatricolato come mezzo da cantiere) dell'IVECO di Brescia e che, seppure sporadicamente, vengono utilizzati per le esigenze di ispezione e piccola manutenzione della linea.

Nel novembre 2009 è inoltre arrivata sui binari di Palazzolo una 'sogliola', tipo ABL IV N del 1938, donata all'associazione dalle Trafilerie Gnutti di Chiari. Nel 2012 è stato poi restaurato l'ultimo rotabile d'epoca entrato a far parte del parco storico di FBS: una "draisina 500". Salvata appena in tempo dalla demolizione, è stata recuperata, restaurata e rimessa in perfetta efficienza dal alcuni soci ed è ora disponibile per eventuali necessità lungo la linea.

Per concludere, questo è quanto un'Associazione di volontariato è riuscita a creare in pochi anni e continua a fare in un settore nuovo come quello delle ferrovie turistiche che in Italia, nonostante questi primi passi importanti, è ancora tutto da scoprire e da sviluppare. Le prospettive sono certo enormi, anche solo se paragonate alle ben diverse realtà straniere dove, tuttavia, ben altra è anche la sensibilità verso questa tema. Vale però la pena di sottolineare come in molte regioni d'Italia uno sviluppo turistico a basso impatto ambientale come quello ferroviario, può costituire un'importante e significativa occasione di crescita economica ed occupazionale.

Saluti

Mario Pietrangeli

Blog Personale: pietrangeli.myblog.it ; m.pietrangeli03@libero.it, FB: <https://www.facebook.com/mario.pietrangeli>;
Pagina Face Book: <https://www.facebook.com/mario.pietrangeli>